

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

N. 605

ATTO DEL GOVERNO

SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di contratto di servizio tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Trenitalia S.p.A. per il periodo
2004-2005

(Parere ai sensi dell'articolo 1 della legge 14 giugno 1993, n. 238, nonché dell'articolo 9, comma 3, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422)

(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 19 gennaio 2006)

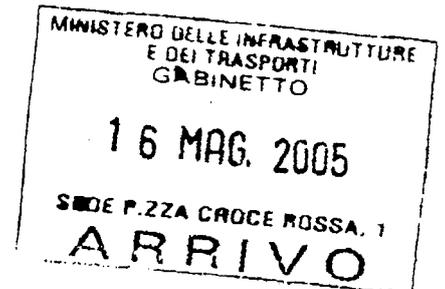
*Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti*
Dipartimento per i trasporti terrestri
Direzione Generale del trasporto ferroviario

Roma, 3 MAG. 2005

Al Capo di Gabinetto del Sig.
Ministro
Prof. Claudio Gelati

Prot. n. 453 /div3

SEDE



ALLEGATI: 6

Oggetto: *Obblighi di servizio pubblico per il trasporto ferroviario di passeggeri. Schema di contratto di Servizio 2004-2005 con Trenitalia SpA.*

In relazione all'argomento in oggetto si trasmette, in allegato alla presente, la stesura definitiva dello schema di Contratto di Servizio 2004-2005.

Lo schema di articolato (ALL. 1) è corredato della nota di accompagnamento (ALL. 2) che evidenzia i contenuti del Contratto stesso anche in riferimento alle prescrizioni e raccomandazioni espresse in sede CIPE/NARS in merito ai precedenti contratti, nonché della relazione predisposta da Trenitalia S.p.A. (ALL.3) che declina le caratteristiche qualitative e quantitative dei servizi da contrattualizzare e che è stata trasmessa di recente dalla citata Società.

Si evidenzia che lo schema di contratto, risultante anche dalla dialettica intercorsa con le competenti strutture di Trenitalia S.p.A., si colloca in tendenziale conformità rispetto allo schema di contratto di servizio 2002-2003, ed ha natura transitoria atteso che, ai sensi dell'art. 38 comma 2 della legge 1°8.2002 n. 166, dal prossimo anno gli obblighi di servizio per il trasporto ferroviario a media e lunga percorrenza saranno assegnati previa procedura concorsuale. Pertanto l'intero assetto regolatorio degli obblighi di servizio è destinato, nel breve-medio periodo ed in ogni caso alla scadenza del contratto in oggetto, ad essere profondamente rimodulato.

Si rappresenta inoltre che lo schema di contratto 2002-2003 -pur a seguito di parere favorevole espresso dagli organi competenti- non è mai stato sottoscritto in difetto dell'emanazione del parere sull'applicabilità dell'IVA alle prestazioni ivi disciplinate. Tale parere, come rappresentato in maggior dettaglio nella nota illustrativa, è stato richiesto fin dal giugno 2002 alla competente Agenzia delle entrate, che ha proceduto alla relativa emanazione in data 17 marzo 2005 (nota n. 2005/49802, ALL. 4) a seguito di molteplici solleciti e da ultimo di un'ulteriore richiesta in data 16.9.2004, nonché di una nota del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (14642/FS del 17.9.2003) al Ministro dell'economia e delle finanze.

Al riguardo corre l'obbligo evidenziare che dal citato parere si evince l'applicabilità dell'IVA al contratto di servizio in oggetto, in ragione dello stretto rapporto sinallagmatico intercorrente tra il soggetto pubblico che eroga la sovvenzione e la società affidataria del servizio; di conseguenza, è necessario che i fondi attualmente stanziati vengano adeguati ai maggiori oneri necessari per provvedere al pagamento dell'IVA. In merito, si è provveduto ad investire della questione le competenti strutture del Ministero dell'economia e delle finanze (nota 289 del 6.5.2005, ALL. 5).

Si evidenzia, infine, come sia stato possibile completare l'istruttoria relativa al contratto di servizio 2004-2005 soltanto dopo l'emanazione da parte dell'Agenzia delle entrate, il 17 marzo u.s., del citato parere sull'applicabilità dell'IVA.

Quanto sopra, per il seguito di competenza e quindi per l'inoltro dello schema di contratto al CIPE (allegando, all'uopo, uno schema di nota a firma del Sig. Ministro, ALL. 6) previo esame da parte del NARS, e successivamente delle Commissioni Parlamentari e della Conferenza Stato-Regioni.

Si resta a disposizione per qualsiasi ulteriore informazione o chiarimento di cui la S.V. ravvisi l'opportunità.

IL CAPO DIPARTIMENTO
(dott. ing. *Amedeo Fumero*)

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

**CONTRATTO DI SERVIZIO PUBBLICO 2004-2005 TRA IL
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI E LA
SOCIETA' TRENITALIA S.P.A. – RICOGNIZIONE DEI SERVIZI
PRESTATI NEL 2002 E 2003**

- VISTO il Regolamento CEE n. 1191 del 26 giugno 1969, come modificato dal Regolamento CEE n. 1893 del 20 giugno 1991;
- VISTO in particolare l'art. 1, comma 5, del Regolamento CEE n. 1191 del 26 giugno 1969, come modificato dal Regolamento CEE n. 1893 del 20 giugno 1991, laddove si prevede che "quando un'impresa di trasporto svolge contemporaneamente servizi soggetti ad obblighi di servizio pubblico ed altre attività, i servizi pubblici devono formare oggetto di sezioni distinte che rispondano come minimo ai seguenti requisiti: a) separazione di conti corrispondenti a ciascuna attività di esercizio e ripartizione delle relative quote di patrimonio in base alle norme contabili vigenti; b) spese bilanciate dalle entrate di esercizio e dai versamenti dei poteri pubblici, senza possibilità di trasferimento da o verso altri settori d'attività dell'impresa;
- VISTA la legge 14 luglio 1993, n. 238, contenente disposizioni in materia di trasmissione al Parlamento dei contratti di programma e di servizio delle Ferrovie dello Stato S.p.A.;
- VISTO il D. lgs. 19.11.1997 n. 422, recante norme in materia di conferimento alle regioni e agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'art. 4, comma 4 della legge 15 marzo 1997 n. 59, come modificato dal D. lgs. 20.9.1999 n. 400;
- VISTO in particolare l'art. 20 comma 2 del D. lgs. 19.11.1997 n. 422, laddove si prevede che "Il trasferimento di risorse dovrà [...] garantire l'attuale livello di servizio, considerando anche il tasso di inflazione del settore";
- VISTO l'art. 131 comma 1 della legge 23-12-2000 n. 388 (Legge Finanziaria per il 2001), che prevede la cessazione del regime concessorio per l'attività di trasporto ferroviario, sostituito da un regime autorizzatorio;
- VISTO l'articolo 38 della legge n. 166 del 1 agosto 2002 "disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti" e successive modifiche e integrazioni;
- VISTO il D.lgs n. 188 dell' 8 luglio 2003: "attuazione delle direttive 2001/12 CE, 2001/13 CE, 2001/14 CE", in materia ferroviaria;
- VISTO il D.P.R. 14 marzo 2001, che approva il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica;
- VISTO il D.P.R. 22 dicembre 2004 n. 340, pubblicato sulla gazzetta Ufficiale n. 60 del 14 marzo 2005;
- VISTO il D.P.C.M. 16.11.2000, recante "Individuazione e trasferimento alle regioni delle risorse per l'esercizio delle funzioni e compiti conferiti ai sensi degli articoli 8 e 12 del decreto legislativo 19.11.1997, n. 422 in materia di trasporto pubblico locale";

- VISTE le direttive del Presidente del Consiglio dei Ministri 30.1.1997 e 18.3.1999 relative, rispettivamente, a "Linee guida per il risanamento dell'Azienda F.S." e "Risanamento per le Ferrovie dello Stato";
- VISTO il Decreto Ministeriale 2 gennaio 1990 n. 1-T;
- VISTO il Decreto Ministeriale 138/T del 31.10.2000, recante il rilascio di concessione a R.F.I.;
- VISTO IL DM 73-T del 23.5.2000, recante il rilascio di licenza a Trenitalia S.p.A.;
- VISTO il Decreto del 31 dicembre 2004 del Ministero dell'Economia e delle Finanze, recante la ripartizione in capitoli delle U.P.B. in relazione al bilancio di previsione per l'anno 2005;
- VISTO il Decreto Interministeriale n. 118/T del 20 novembre 2001, che abroga gli obblighi di servizio previsti dall'articolo 1 comma 1 del citato Decreto Ministeriale 2 gennaio 1990, n. 1-T;
- VISTA la deliberazione CIPE n. 18 del 28 marzo 2002;
- VISTA la deliberazione CIPE n. 114 del 29 novembre 2002;
- VISTO il contratto di servizio per il periodo 2000-2001 stipulato il 18 ottobre 2002 sottoscritto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e dall'Amministratore Delegato di Trenitalia S.p.A.;
- VISTA la nota dell'Agenzia delle Entrate, n. 2005/49802. del 17/03/05) che fornisce un chiarimento circa l'applicazione dell'IVA alle compensazioni finanziarie disciplinate nel presente contratto;
- VISTA la deliberazione CIPE, formulata in data _____;
- ACQUISITO il parere della Conferenza Unificata espresso nella seduta del _____;
- ACQUISITO il parere della IX Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera dei Deputati espresso nella seduta del _____;
- ACQUISITO il parere della VIII Commissione Lavori Pubblici, comunicazioni del Senato espresso nella seduta del _____;
- CONSIDERATO che il trasferimento delle risorse alle Regioni a statuto speciale e alle Province autonome ai sensi del D. Lgs. 422/1997 non è stato ancora attuato e che pertanto il presente contratto disciplina, nelle more della completa attuazione del citato D. Lgs. 422/1997, i servizi da erogare nelle Regioni a statuto speciale e nelle Province autonome;
- CONSIDERATO, ai sensi del Regolamento CEE n. 1191 del 26 giugno 1969, come modificato dal Regolamento CEE n. 1893 del 20 giugno 1991, che il citato pronunciamento dell'Agenzia delle Entrate in data 17/03/05 rende necessario l'adeguamento delle risorse stanziato nel bilancio dello Stato per i maggiori oneri conseguenti all'applicazione dell'IVA alle predette compensazioni finanziarie;
- CONSIDERATO che il Contratto di Servizio è strumento per conseguire, tra l'altro, il miglioramento del servizio di trasporto ferroviario ed il suo adeguamento alle esigenze dell'utenza, in particolare con riferimento ai seguenti aspetti:
 - trasferimento di quote crescenti di mobilità dal mezzo privato al mezzo pubblico;

- valorizzazione del ruolo dei servizi ferroviari;
- incremento del livello qualitativo dei servizi;
- incremento qualitativo e quantitativo dell'informazione sui servizi resi all'utenza;

SI CONVIENE E SI STIPULA QUANTO SEGUE:

Articolo 1

Oggetto e periodo temporale

1. Il presente contratto regola i rapporti tra il *Ministero* delle Infrastrutture e dei Trasporti (d'ora in avanti: il Ministero) e la Società *Trenitalia* S.p.A. (d'ora in avanti: la Società) relativi ai servizi ferroviari viaggiatori, da erogare da parte della Società nel periodo intercorrente dal 1 gennaio 2004 al 31 dicembre 2005, qualificati dal Ministero come rispondenti a servizio pubblico ai sensi e per gli effetti di cui al regolamento CEE 1191/69, come modificato dal regolamento CEE 1893/91.
2. Gli obblighi di servizio di cui al comma 1 sono individuati come segue:
 - Servizi di trasporto regionale nelle Regioni a Statuto speciale e nelle Province autonome;
 - Servizi di trasporto notturno;
 - Agevolazioni tariffarie passeggeri.
3. Le parti si danno atto che Trenitalia ha prestato, negli anni 2002 e 2003 sulla base della clausola di continuità del contratto di servizio 2000-2001, i servizi riportati nell'allegato 1.

Articolo 2

Servizi ferroviari di ambito regionale

1. In ciascuna Regione a Statuto speciale e Provincia autonoma la Società si impegna ad erogare un ammontare di treni x chilometro non inferiore alla quantità effettuata nell'anno 2003 e riportata nell'allegato 2. La riduzione del numero di treni x chilometro in una o più Regioni o Province autonome, fermo restando l'ammontare minimo complessivo come individuato al successivo comma 2, potrà avere luogo soltanto previo consenso della Regione o Provincia autonoma interessata, che la Società acquisirà dandone immediata comunicazione al Ministero. In attesa della definitiva assegnazione di servizi interregionali alle Regioni o alle Province interessate, la Società si impegna altresì ad erogare un ammontare di treni x km non inferiore alla quantità effettuata nell'anno 2003 sulle relazioni non ancora assegnate, riportata nell'allegato 2.
2. L'ammontare annuo dei servizi di cui al comma 1 complessivamente erogati non potrà essere inferiore a 26.308.968 treni x km, salvo quanto disposto dal successivo articolo 8.

3. Salvo quanto previsto dall'articolo 6 comma 5, ogni eventuale aumento della quantità di treni x km prodotta in una o più Regioni o Province autonome non comporterà ulteriori oneri finanziari per lo Stato.
4. Ai fini di quanto previsto dall'articolo 10 comma 3, l'ammontare della compensazione per treno x km è determinata in euro 8,3.
5. La Società si impegna a concordare con ciascuna Regione o Provincia autonoma interessata il programma di esercizio annuale, che trova riscontro nell'orario ufficiale della Società e contiene:
 - a. Il codice identificativo del treno;
 - b. Gli estremi del percorso;
 - c. L'orario di servizio;
 - d. I giorni di esercizio;Eventuali modifiche del servizio rispetto a quanto definito nel programma d'esercizio dovranno essere concordate formalmente tra la Società e la Regione o Provincia autonoma interessata, nei limiti di quanto previsto nei commi 1, 2 e 3, e comunicate tempestivamente al Ministero.
6. La Società si obbliga a non accedere, per i medesimi servizi disciplinati dal presente contratto, a compensazioni a valere sul bilancio di altre Amministrazioni pubbliche.
7. In caso di sopravvenuta attuazione del Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422 per le Regioni a Statuto speciale o per le Province autonome, e previo consenso delle parti interessate, il presente contratto decade e cessa di avere effetti, limitatamente alla quota parte dei servizi, ed ai relativi diritti ed obblighi, la cui competenza è stata trasferita alle regioni a statuto speciale o alle province autonome.

Articolo 3 ***Servizio viaggiatori notturno per ferrovia***

1. Nell'ambito dei servizi di trasporto viaggiatori di interesse nazionale, il Ministero riconosce al servizio viaggiatori notturno per ferrovia il carattere di servizio pubblico in quanto, nel garantire la mobilità di lunga e lunghissima percorrenza, contribuisce anche al riequilibrio territoriale.
2. Per l'anno 2005 la Società si impegna ad erogare i servizi di cui al comma 1, previsti dall'Orario Ufficiale e riportati nell'allegato 3, in essi inclusi i servizi di rinforzo dell'offerta programmata in relazione ai picchi di domanda in periodi a maggior intensità di traffico (treni periodici) entro il limite di 2.700.000 nel 2005 treni x km.
3. La Società, considerata l'opportunità di consentire l'adeguamento tempestivo dell'offerta del servizio ai mutamenti della domanda e delle condizioni di contesto, è autorizzata ad effettuare riprogrammazioni dei servizi di cui al comma 2.
4. La Società si atterrà, ai fini di quanto previsto dal comma 3, agli obiettivi di incrementare il livello qualitativo dei servizi, di acquisire quote crescenti di viaggiatori e di favorire il riequilibrio territoriale, perseguendo contestualmente l'obiettivo di razionalizzazione dell'offerta.

5. Qualsiasi cambiamento programmato, relativo sia al livello sia alla struttura sia al regime riguardante i servizi, dovrà essere comunicato al Ministero con congruo anticipo, ai fini del perseguimento degli obiettivi individuati al precedente comma 4.
6. Ai fini di quanto previsto dall'articolo 10 comma 3, l'ammontare della compensazione per treno x km è determinata in euro 8,5.

Articolo 4

Agevolazioni tariffarie per determinate categorie di viaggiatori

1. Nelle more dell'attuazione dell'art. 38 comma 2 della legge 1.8.2002 n. 166 come disciplinato dall'art. 4 del D.P.R. 22.12.2004 n. 340, gli obblighi di servizio pubblico in materia di agevolazioni tariffarie per determinate categorie di viaggiatori, previste dall'art. 2 del D.M. 1-T del 2.1.1990, sono riportati nell'allegato 4 che documenta altresì, per ciascuna tipologia di agevolazioni tariffarie, le compensazioni riconosciute a favore della Società.

Articolo 5

Ulteriori obblighi della Società

1. La Società, direttamente o avvalendosi di soggetti terzi in possesso delle adeguate capacità tecnico-produttive e fermo restando quanto previsto dal successivo comma 3, si impegna a programmare e coordinare tutte le attività accessorie alla fornitura dei servizi ed, in particolare, cura e garantisce:
 - la manutenzione straordinaria e ordinaria del materiale rotabile, che deve rispondere a caratteristiche di sicurezza, pulizia ed efficienza operativa relativamente alla carrozzeria, alle parti meccaniche ed elettriche;
 - le revisioni periodiche del materiale rotabile;
 - il livello ottimale delle condizioni di sicurezza;
 - le attività amministrative e commerciali a supporto della gestione dei servizi.
2. La Società è tenuta ad applicare al personale dipendente impiegato nell'esercizio del trasporto disciplinato nel presente contratto il corrispondente contratto collettivo nazionale di lavoro.
3. La Società, per lo svolgimento di singole attività o specifici servizi attinenti il trasporto, può, nel rispetto della normativa vigente in particolare per quanto riguarda la sicurezza, avvalersi di altre aziende od operatori ferma restando la responsabilità diretta nell'assolvimento degli impegni contrattuali verso il Ministero.

Articolo 6

Compensazioni

1. Fatti salvi i successivi commi, per ciascun anno, a fronte dell'obbligo di produzione di cui all'articolo 2, alla Società è riconosciuta una compensazione

pari a 218.203.040 euro, pari all'importo stanziato sul capitolo 1540 (U.P.B. 3.1.2.8 – Ministero Economia e Finanze) del bilancio di previsione dello Stato per il 2005 e coerente con la differenza costi-ricavi per il complesso dei servizi definiti all'articolo 2 consuntivata per il 2003, secondo quanto riportato nell'allegato 5, oltre IVA nella misura del 10%. A fronte degli obblighi di servizio di cui agli articoli 3 e 4 alla Società è riconosciuta una compensazione pari a 143.575.018 euro, corrispondente all'importo stanziato sul capitolo 1542 (U.P.B. 3.1.2.8 – Ministero Economia e Finanze) del Bilancio di previsione annuale dello Stato per il 2005 e coerente, per il servizio di trasporto notturno, con la differenza tra costi e ricavi riportata nell'allegato 6 e per le agevolazioni tariffarie con gli oneri sostenuti dalla Società, come riportati nell'allegato 4, oltre IVA nella misura del 10%. I suddetti importi sono comprensivi di ogni ulteriore prestazione contenuta nel presente contratto, compresi gli obblighi di cui all'art. 5 e il conseguimento degli standard di qualità di cui all'articolo 7.

2. Entro il mese di giugno dell'anno successivo a quello di riferimento, la Società fornisce al Ministero, sia in forma cartacea che su supporto informatico, i dati annuali preconsuntivati sull'andamento dei parametri fisici ed economico-gestionali di cui all'allegato 7, al fine di monitorare la congruità delle compensazioni definite con il presente contratto.
3. Entro il mese di settembre dell'anno successivo a quello di riferimento la Società si impegna a trasmettere al Ministero una rendicontazione certificata da parte di una Società di revisione che attesti l'entità dei ricavi, dei costi e degli oneri sopportati dalla Società per la prestazione degli obblighi di servizio di cui al presente contratto, rilevati in conformità con quanto prescritto dall'art. 5 comma 3 del d. lgs. n. 188/2003, e dall'art. 1, comma 5 del Reg.1191/69, come modificato dal Reg. 1893/91.
4. La rendicontazione di cui al precedente comma non potrà determinare congruagli positivi in favore della Società qualora gli oneri sostenuti risultino superiori alle somme stanziate sui corrispondenti capitoli di bilancio. Qualora detta rendicontazione evidenzii un'eccedenza delle compensazioni erogate sull'onere netto sostenuto dalla Società, l'ammontare corrispondente verrà portato a detrazione della contribuzione spettante alla Società per gli obblighi di servizio relativi all'anno successivo a quello per cui la rendicontazione si riferisce.
5. Fatto salvo quanto previsto dai commi 1 e 4 del presente articolo e considerando anche il tasso di inflazione del settore, qualora in sede di in sede di assestamento per l'anno 2005 l'importo stanziato sui rispettivi capitoli di bilancio risulti variato rispetto all'ammontare di cui al comma 1, eventuali aumenti dei fondi stanziati saranno destinati all'incremento della quantità o, fermi restando i fattori e gli standard definiti nell'art. 7, al miglioramento della qualità dei servizi prestati, secondo modalità da concordarsi tra il Ministero e la Società, sentite le Regioni o le Province autonome interessate. Eventuali riduzioni dei fondi stanziati, se superiori al 5% dell'importo attualmente stanziato per l'anno 2005, considerando anche il tasso di inflazione del settore, potranno dare luogo a corrispondente ridefinizione dell'ammontare di servizi da erogare, secondo modalità da concordarsi tra il Ministero e la Società, sentite le Regioni o le Province autonome interessate.

6. Per il secondo e ultimo anno di validità del contratto, l'assegnazione delle compensazioni sarà commisurata all'80% dell'importo complessivo nei tempi previsti dall'articolo 10; il rimanente 20% verrà erogato a seguito della presentazione del rendiconto certificato;

Articolo 7 **Qualità dei servizi**

1. Per il trasporto ferroviario nelle Regioni a Statuto speciale e nelle Province autonome di cui all'art. 2, la Società si impegna a garantire il rispetto di fattori, indicatori e standard secondo quanto riportato nell'allegato 8, che indica altresì le penalità da applicare in caso di mancato raggiungimento degli obiettivi definiti.
2. Ferma restando ogni determinazione del CIPE o del Ministero avente rilievo ai fini della qualità dei servizi ferroviari, la Società si impegna a garantire, per il trasporto notturno a media e lunga percorrenza di cui all'art. 3, il rispetto di fattori e standard secondo quanto riportato nell'allegato 9, che indica altresì le penalità da applicare in caso di mancato raggiungimento degli obiettivi definiti.
3. La Società si impegna ad emanare annualmente carte dei servizi che contengano obiettivi di qualità, inerenti gli ambiti regolati dal presente contratto, significativamente migliorativi nonché a concordare con il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti fattori, indicatori e standard di qualità tali da riavvicinare le situazioni regionali e locali laddove le differenze risultino ancora elevate.

Articolo 8 **Variazioni e interruzioni dei servizi per cause eccezionali**

1. La prestazione dei servizi oggetto del presente Contratto non può essere interrotta né sospesa dalla Società per nessun motivo, salvo eventi eccezionali non imputabili alla Società né evitabili con l'applicazione della normale diligenza o salvo cause di forza maggiore previste dalla legge o nei casi disposti dalle Autorità per motivi di ordine e sicurezza pubblica e in ogni caso deve essere ripristinata al più presto.
2. La Società garantisce, in caso di sciopero del personale ferroviario, l'erogazione della quantità di servizio minimo riportato nell'Orario Ufficiale e comunicato al Ministero e alla Regione o Provincia autonoma interessata, secondo quanto stabilito dalla legge 12/6/1990 n. 146 e successive modificazioni ed integrazioni.
3. Il verificarsi di interruzioni di cui al comma 1 non comporta riduzioni delle compensazioni economiche previste, a condizione che la Società, in tempi e secondo modalità appropriati, assicuri la continuità del servizio di trasporto anche in forma sostitutiva che, comunque, non darà luogo ad aumenti delle predette compensazioni.

4. Le variazioni o interruzioni del servizio di cui al presente articolo sono tempestivamente comunicate dalla Società al Ministero e alla Regione o Provincia autonoma interessata.
5. Le variazioni o interruzioni del servizio di cui al presente articolo non sono rilevanti ai fini del rispetto degli impegni in relazione agli standard qualitativi minimi di cui agli allegati 8 e 9.

Articolo 9 ***Monitoraggio dei servizi prestati***

1. Il monitoraggio sulla quantità e qualità dei servizi prestati, nonché sul corretto adempimento degli altri obblighi di cui al presente contratto, avviene secondo quanto previsto dai successivi commi ed ai sensi del successivo articolo 12.
2. Entro i 45 giorni successivi ad ogni semestre, la Società produrrà una relazione sul servizio erogato nel semestre precedente, corredata da idonea e completa documentazione attestante i servizi effettivamente resi e quanto necessario per la verifica del rispetto degli obblighi contrattuali. Per i servizi erogati nel 2004, la relazione di cui al periodo precedente verrà trasmessa entro il 30 giugno 2005 ed avrà a riferimento i servizi erogati nell'intero anno 2004. La relazione per il secondo semestre 2005 dovrà comunque riferirsi ai servizi erogati durante tutto l'anno.
3. La Società provvede a trasmettere la relazione di cui al comma 2 al Ministero per quanto riguarda i servizi di cui agli articoli 3 e 4 (trasporto notturno e agevolazioni tariffarie) e al Ministero ed alla Regione a Statuto speciale o Provincia autonoma interessata per quanto riguarda i servizi di cui all'articolo 2.
4. Il Ministero, e le Regioni a Statuto speciale o Province autonome per quanto riguarda i servizi regionali, possono effettuare, secondo le modalità organizzative e temporali che ritengono più opportune, rilevazioni e controlli per verificare il rispetto degli impegni contrattuali da parte della Società.

Articolo 10 ***Valutazione dei servizi prestati - Penalità***

1. La valutazione dei servizi prestati e la determinazione delle penalità di cui ai successivi commi sono effettuate annualmente.
2. Entro i quarantacinque giorni successivi dalla ricezione della relazione di cui al comma 2 del precedente articolo 9, relativa ai servizi prestati nell'anno precedente:
 - a. Il Ministero verifica sulla base della relazione stessa i servizi effettivamente resi e definisce la compensazione spettante alla Società, detratto l'ammontare corrispondente ad eventuali penali a carico della Società e ad eventuali riduzioni per il servizio non reso, dandone comunicazione al Ministero dell'Economia e delle Finanze;
 - b. Il Ministero sulla base della relazione stessa, acquisita dalle Regioni a Statuto speciale e dalle Province autonome la valutazione dei servizi

effettivamente resi, provvede a definire la compensazione spettante alla Società, detratto l'ammontare corrispondente ad eventuali penali a carico della Società e ad eventuali riduzioni per il servizio non reso, dandone comunicazione al Ministero dell'Economia e delle Finanze.

3. Per le inadempienze riferite agli obblighi relativi alla quantità di treni x km da produrre, in aggiunta alla sanzione di cui al successivo comma 6, la compensazione dovuta alla Società verrà decurtata, per ciascun treno x km di minore produzione, in ragione del corrispondente ammontare individuato dall'articolo 2 comma 4 o dall'articolo 3 comma 6, a seconda del servizio per il quale è stata accertata l'inadempienza. Sono esclusi da tale computo la mancata produzione per i motivi di cui all'articolo 8 e per i casi in cui venga fornito efficace servizio sostitutivo.
4. Per ciascuna delle inosservanze degli obblighi relativi alla qualità dei servizi da erogare, come individuati dall'articolo 7, si applicano le penali previste dagli allegati 8 e 9.
5. Ai fini di stimolare il continuo miglioramento del livello di efficacia del servizio passeggeri notturno di cui all'art. 3, le parti prevedono l'utilizzo di un sistema premiante da applicare nel presente contratto sulla base delle procedure descritte nell'allegato 9.
6. Fatto salvo quanto previsto al precedente comma 4, per ciascuna delle inosservanze ed inottemperanze, da parte della Società, degli obblighi di cui al presente Contratto, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su segnalazione del competente Ufficio del Ministero, previa contestazione formale dell'addebito ed audizione delle ragioni addotte in contrario, applica una penale di importo non superiore a 50.000,00 euro. Il pagamento della penale deve essere effettuato dalla Società entro e non oltre 30 giorni dalla comunicazione dell'applicazione della penale stessa. Qualora le inosservanze ed inottemperanze al presente contratto assumano particolare gravità, il Ministero potrà risolvere il contratto.

Articolo 11 **Registrazione**

1. Il presente contratto ha per oggetto il trasferimento di disponibilità finanziarie assicurate dallo stato, con vincolo di destinazione, in attuazione della vigente normativa nazionale e comunitaria. Il presente atto è esente da registrazione salvo il caso d'uso.

Articolo 12 **Vigilanza**

1. Fermi restando i compiti spettanti all'azionista, il Ministero esercita la vigilanza sull'attuazione del presente Contratto e sul corretto adempimento degli impegni gravanti sulla Società sulla base del Contratto stesso, della Licenza e delle vigenti disposizioni. In particolare il Ministero parteciperà alla valutazione delle procedure per la rilevazione della qualità percepita dall'utenza, sulla quale sono basati i fattori e gli standard di qualità di cui al precedente articolo

7, e designerà un proprio rappresentante all'interno della commissione giudicatrice per l'attribuzione in outsourcing dell'indagine. I dati rilevati attraverso l'indagine affluiranno, per la parte rilevante ai fini del monitoraggio, direttamente anche al Ministero che li utilizzerà per i fini del presente Contratto.

2. La Società è tenuta a:
 - a. conformarsi alle prescrizioni formulate dal CIPE in occasione delle deliberazioni concernenti il presente Contratto, i suoi aggiornamenti ed il settore del trasporto ferroviario a media e lunga percorrenza;
 - b. consentire ed agevolare il concreto espletamento delle verifiche disposte dal Ministero per l'esercizio dei poteri di cui al comma 1 e conformarsi alle prescrizioni fissate dal Ministero nell'esercizio dei poteri di vigilanza di cui al medesimo comma 1;
 - c. fornire gratuitamente e tempestivamente al Ministero la collaborazione e la documentazione necessarie per l'espletamento di tale attività.
3. Per l'espletamento delle funzioni di vigilanza, in particolare per quanto concerne le Licenze, la sicurezza dei servizi di trasporto, il monitoraggio e la verifica del raggiungimento degli standard di qualità del servizio ferroviario ai sensi della vigente deliberazione CIPE in materia di tariffe ferroviarie per la media e lunga percorrenza, nonché per il monitoraggio dell'attuazione degli adempimenti derivanti dal presente contratto, la Società rilascia titoli di viaggio nominativi ai dirigenti e funzionari di area C in servizio presso la struttura del Ministero preposta al trasporto ferroviario, indicati dal Direttore Generale della struttura stessa, i cui costi saranno a totale carico della Società.

Articolo 13 ***Clausola di continuità***

1. Ferma restando ogni disposizione normativa avente rilievo ai fini di quanto disciplinato dal presente contratto, la Società è autorizzata a proseguire oltre la scadenza, fino alla stipulazione del successivo Contratto di servizio, o fino alla comunicazione da parte del Ministro - con un preavviso di almeno 30 giorni - di cessazione di tutti o di particolari obblighi di servizio, nell'erogazione dei seguenti servizi e nel rispetto dei medesimi obblighi previsti dal presente contratto:
 - a. Servizio viaggiatori notturno per ferrovia;
 - b. Servizi viaggiatori di interesse regionale e locale nelle Regioni a statuto speciale e nelle Province autonome di Trento e Bolzano.La Società proseguirà altresì nell'applicazione delle agevolazioni tariffarie di cui all'articolo 2 del D.M. 1-T/1990.
2. L'onere netto corrispondente agli obblighi di servizio resi ai sensi del comma 1, al quale sarà commisurata la compensazione dello Stato tenuto conto degli stanziamenti disposti nella legge annuale di bilancio, verrà determinato previa rendicontazione dei servizi prestati. Con riferimento ai rispettivi capitoli iscritti nel bilancio di previsione dello Stato, la compensazione non potrà essere superiore, per ciascun mese di efficacia di quanto disciplinato al medesimo

comma 1, a 1/12 dei singoli importi accordati con il presente contratto per l'anno 2004.

3. In tutti i casi in cui sopravvengano norme incompatibili con l'autorizzazione alla prosecuzione dei servizi di cui al comma 1, la Società ha facoltà, secondo le modalità previste dagli articoli 4 e 14 del Regolamento CEE 1191/69 come modificato dal Regolamento CEE 1893/91, di sospendere la produzione dei servizi di cui al medesimo comma 1, fatte salve le compensazioni dovute per i servizi fino ad allora eserciti.

L'Amministratore Delegato
di Trenitalia SpA

Il Ministro delle Infrastrutture
e dei Trasporti

Roma,

CONTRATTO DI SERVIZIO PUBBLICO 2004-2005

ALLEGATO 1

SERVIZI PRESTATI ANNI 2002-2003

1a – SERVIZI DI TRASPORTO REGIONALE NELLE REGIONI A STATUTO SPECIALE E NELLE PROVINCE AUTONOME

REGIONI / PROVINCE AUTONOME	2002	2003
Valle d'Aosta	894.240	1.677.694
Alto Adige	1.801.656	1.837.046
Friuli	3.120.523	3.129.761
Sardegna	3.710.834	3.693.438
Sicilia	10.477.819	10.606.232
Trentino	1.405.143	1.583.021
Servizi interregionali indivisi (di cui)	3.805.856	3.781.777
<i>Interregionali Trieste-Portogruaro-Venezia</i>	895.803	891.336
<i>Interregionali Trieste-Udine-Venezia</i>	1.368.627	1.349.071
<i>Interregionali -BO-Bz/Brennero (VE)</i>	1.223.077	1.223.574
<i>Interregionali -VR-Bz/Brennero (BZ)</i>	318.349	317.785
Totale servizi nelle regioni e province autonome	25.216.071	26.308.968

PROSPETTO DI RENDICONTAZIONE

(in migliaia di euro)	2002	2003
RICAVI	58.447	66.861
COSTI	-231.271	-234.528
AMMORTAMENTI	-17.543	-19.275
DIFFERENZA (RICAVI-COSTI)	-190.367	-186.942
COSTO DEL CAPITALE INVESTITO	-19.309	-23.976
IRAP	-7.925	-7.401
SBILANCIO	-217.601	-218.319

1b - SERVIZI DI TRASPORTO NOTTURNO

	2002	2003
Treni*km circolati	16.794.854	16.396.634

PROSPETTO DI RENDICONTAZIONE

(in migliaia di euro)	2002	2003
RICAVI	189.067	171.913
TOTALE COSTI	-302.536	-284.130
DIFFERENZA COSTI/RICAVI	-113.469	-112.217
COSTO DEL CAPITALE INVESTITO NETTO	-29.095	-28.896
IRAP	-6.187	-6.057
RISULTATO DEL NOTTE CdS	-148.751	-147.170

1c - AGEVOLAZIONI TARIFFARIE PASSEGGERI

TIPOLOGIA DI AGEVOLAZIONE	ONERE 2002	ONERE 2003
Riduzioni tariffarie di cui all'art.2 punto 2 del DM 1/T90	€ 1.688.252	€ 1.710.527
Riduzioni tariffarie di cui all'art.2 punto 4 del DM 1/T90	€ 1.857.200	€ 1.421.372
TOTALE	€ 3.545.452	€ 3.131.899

ALLEGATO 2

Quantità minima di servizi da erogare nelle Regioni a statuto speciale e nelle province autonome, comprensivi dei servizi interregionali indivisi

TRENI*KM EFFETTUATI 2003	
Valle d'Aosta	1.677.694
Alto Adige	1.837.046
Friuli	3.129.761
Sardegna	3.693.438
Sicilia	10.606.232
Trentino	1.583.021
Servizi interregionali indivisi	3.781.776
Totale servizi nelle regioni e province autonome	26.308.968

ALLEGATO 3
Offerta 2004-05 del servizio viaggiatori notturno per ferrovia

Orario 2004				
Treno	Origine	Destino	Treni*km	ord/per
805	TORINO P.NUOVA	SIRACUSA	540.943	ord
807	MESSINA CENT.	PALERMO C.LE	81.662	ord
808	PALERMO C.LE	MESSINA CENT.	81.662	ord
810	SIRACUSA	TORINO P.NUOVA	540.943	ord
823	MILANO CENTRALE	AGRIGENTO CENTR.	549.753	ord
824	NAPOLI CENTRALE	MILANO CENTRALE	311.214	ord
825	VILLA S.GIOVANNI	REGGIO CAL CLE	5.114	ord
827	CATANIA CENTRALE	SIRACUSA	30.025	ord
829	AVELLINO	CASERTA	32.185	ord
830	SALERNO	MILANO CENTRALE	332.183	ord
833	MILANO CENTRALE	SALERNO	312.967	ord
834	AGRIGENTO CENTR.	MILANO CENTRALE	548.767	ord
836	SIRACUSA	CATANIA CENTRALE	30.025	ord
837	MILANO CENTRALE	NAPOLI CENTRALE	16.605	ord
837	MILANO CENTRALE	NAPOLI CENTRALE	284.783	ord
838	REGGIO CAL CLE	VILLA S.GIOVANNI	5.114	ord
839	CASERTA	AVELLINO	32.185	ord
876	PALERMO C.LE	MESSINA CENT.	26.546	p
877	ROMA TERMINI	SIRACUSA	98.083	p
878	SIRACUSA	ROMA TERMINI	98.083	p
879	MESSINA CENT.	PALERMO C.LE	26.546	p
890	REGGIO CAL CLE	LAMEZIA T. C.LE	81.902	ord
891	ROMA TERMINI	REGGIO CAL CLE	37.797	p
892	REGGIO CAL CLE	ROMA TERMINI	37.797	p
893	LAMEZIA T. C.LE	REGGIO CAL CLE	81.902	ord
894	REGGIO CAL CLE	ROMA TERMINI	80.390	ord
895	ROMA TERMINI	REGGIO CAL CLE	90.808	ord
896	REGGIO CAL CLE	ROMA TERMINI	155.587	ord
897	ROMA TERMINI	REGGIO CAL CLE	157.730	ord
898	REGGIO CAL CLE	ROMA TERMINI	8.221	ord
900	BARI CENTRALE	TORINO P.NUOVA	114.598	p
901	TORINO P.NUOVA	LECCE	413.124	ord
903	BARI CENTRALE	REGGIO CAL CLE	210.981	ord
906	LECCE	TORINO P.NUOVA	413.124	ord
907	TORINO P.NUOVA	BARI CENTRALE	116.557	p
908	REGGIO CAL CLE	BARI CENTRALE	210.981	ord
923	MILANO CENTRALE	LECCE	368.009	ord
924	LECCE	BOLZANO	383.483	ord
925	BOLZANO	LECCE	383.483	ord
926	LECCE	MILANO CENTRALE	368.009	ord
951	ROMA TERMINI	LECCE	234.543	ord
953	METAPONTO	CROTONE	69.605	ord
954	CROTONE	METAPONTO	69.605	ord
956	LECCE	ROMA TERMINI	231.609	ord
981	BARI CENTRALE	VILLA S.GIOVANNI	212.004	ord
985	VILLA S.GIOVANNI	BARI CENTRALE	212.004	ord
1576	BARI CENTRALE	VENEZIA S. LUCIA	16.112	p
1579	VENEZIA S. LUCIA	BARI CENTRALE	16.112	p
1594	REGGIO CAL CLE	BOLZANO	57.597	p

1595	BOLZANO	REGGIO CAL CLE	56.061	p
1600	S.CANDIDO	ROMA TIBURTINA	56.840	p
1602	ROMA TIBURTINA	S.CANDIDO	55.369	p
1606	ROMA TIBURTINA	CALALZO PC.CORT.	42.207	p
1607	CALALZO PC.CORT.	ROMA TIBURTINA	6.231	p
1607	CALALZO PC.CORT.	ROMA TIBURTINA	35.307	p
1616	BARI CENTRALE	MILANO CENTRALE	48.414	p
1617	MILANO CENTRALE	BARI CENTRALE	48.413	p
1626	REGGIO CAL CLE	MILANO CENTRALE	16.720	p
1626	SALERNO	MILANO CENTRALE	38.292	p
1628	REGGIO CAL CLE	MILANO CENTRALE	49.794	p
1629	MILANO CENTRALE	REGGIO CAL CLE	61.411	p
1631	MILANO CENTRALE	SALERNO	37.506	p
1631	MILANO CENTRALE	REGGIO CAL CLE	16.488	p
1632	REGGIO CAL CLE	MILANO CENTRALE	65.248	p
1633	MILANO CENTRALE	REGGIO CAL CLE	51.399	p
1641	MILANO CENTRALE	CROTONE	32.559	p
1644	CROTONE	MILANO CENTRALE	32.559	p
1653	MILANO P.G.	BRINDISI M.	26.608	p
1654	BRINDISI MARIT.	MILANO P.G.	26.668	p
1662	REGGIO CAL CLE	TORINO P.NUOVA	34.023	p
1663	TORINO P.NUOVA	REGGIO CAL CLE	30.097	p
1664	REGGIO CAL CLE	TORINO P.NUOVA	30.320	p
1665	TORINO P.NUOVA	REGGIO CAL CLE	34.023	p
1666	NAPOLI CENTRALE	TORINO P.NUOVA	45.204	p
1671	TORINO P.NUOVA	NAPOLI CENTRALE	45.204	p
1681	VENEZIA MESTRE	VILLA S.GIOVANNI	86.512	p
1682	VILLA S.GIOVANNI	VENEZIA MESTRE	86.884	p
1685	MI S.CRISTOFORO	VILLA S.GIOVANNI	18.119	p
1686	VILLA S.GIOVANNI	MI S.CRISTOFORO	18.081	p
1689	TORINO P.NUOVA	VILLA S.GIOVANNI	19.377	p
1690	VILLA S.GIOVANNI	TORINO P.NUOVA	19.377	p
1910	NAPOLI CENTRALE	MILANO CENTRALE	60.573	ord
1910	NAPOLI CENTRALE	MILANO CENTRALE	182.561	ord
1911	MILANO CENTRALE	NAPOLI CENTRALE	56.947	ord
1911	MILANO CENTRALE	NAPOLI CENTRALE	171.631	ord
1920	PALERMO C.LE	MILANO CENTRALE	178.737	ord
1920	PALERMO C.LE	MILANO CENTRALE	353.115	ord
1921	MILANO CENTRALE	PALERMO C.LE	535.192	ord
1922	SIRACUSA	MESSINA CENT.	65.013	ord
1923	MESSINA CENT.	SIRACUSA	65.013	ord
1924	PALERMO C.LE	ROMA TERMINI	321.546	ord
1925	ROMA TERMINI	PALERMO C.LE	321.546	ord
1926	SIRACUSA	MESSINA CENT.	65.013	ord
1927	MESSINA CENT.	SIRACUSA	65.013	ord
1930	SIRACUSA	VENEZIA S. LUCIA	495.630	ord
1931	VENEZIA S. LUCIA	SIRACUSA	503.605	ord
1932	PALERMO C.LE	MESSINA CENT.	82.337	ord
1933	MESSINA CENT.	PALERMO C.LE	82.337	ord
1934	REGGIO CAL CLE	VILLA S.GIOVANNI	5.156	ord
1935	VILLA S.GIOVANNI	REGGIO CAL CLE	5.156	ord
1936	PALERMO C.LE	MESSINA CENT.	82.337	ord
1937	MESSINA CENT.	PALERMO C.LE	82.337	ord

1938	SIRACUSA	ROMA TERMINI	304.222	ord
1939	ROMA TERMINI	SIRACUSA	304.222	ord
1940	PALERMO C.LE	TORINO P.NUOVA	562.738	ord
1941	TORINO P.NUOVA	PALERMO C.LE	186.042	ord
1941	TORINO P.NUOVA	PALERMO C.LE	376.696	ord
1942	SIRACUSA	MESSINA CENT.	65.013	ord
1945	MESSINA CENT.	SIRACUSA	65.013	ord
1990	PALERMO C.LE	MESSINA CENT.	16.422	p
1991	MILANO CENTRALE	SIRACUSA	104.063	p
1992	SIRACUSA	MILANO CENTRALE	101.869	p
1993	PALERMO C.LE	MESSINA CENT.	16.197	p
9686	VILLA S.GIOVANNI	TORINO P.NUOVA	56.957	p
9687	TORINO P.NUOVA	VILLA S.GIOVANNI	56.843	p
9688	VILLA S.GIOVANNI	MI S.CRISTOFORO	56.945	p
9689	MI S.CRISTOFORO	VILLA S.GIOVANNI	56.831	p
9786	PALERMO C.LE	TORINO P.NUOVA	45.937	p
9787	TORINO P.NUOVA	PALERMO C.LE	46.126	p
9788	PALERMO C.LE	MI S.CRISTOFORO	45.827	p
9789	MI S.CRISTOFORO	PALERMO C.LE	46.118	p
9792	CATANIA CENTRALE	MESSINA CENT.	2.847	p
9793	MESSINA CENT.	CATANIA CENTRALE	2.847	p
9794	CATANIA CENTRALE	MESSINA CENT.	2.847	p
9795	MESSINA CENT.	CATANIA CENTRALE	2.847	p

TOTALE 16.396.634

TOTALE ORDINARI 13.817.970

TOTALE PERIODICI 2.578.663

Orario 12 dic 04 - 10 dic 05				
Treno	Origine	Destino	Tkm	ord/per
805	TORINO P.NUOVA	SIRACUSA	537963	ord
806	NAPOLI CENTRALE	TORINO P.NUOVA	312875	ord
807	MESSINA CENT.	PALERMO C.LE	81212	ord
808	PALERMO C.LE	MESSINA CENT.	81212	ord
809	TORINO P.NUOVA	NAPOLI CENTRALE	312875	ord
810	SIRACUSA	TORINO P.NUOVA	537963	ord
823	MILANO CENTRALE	AGRIGENTO CENTR.	546740	ord
824	NAPOLI CENTRALE	MILANO CENTRALE	309499	ord
825	VILLA S.GIOVANNI	REGGIO CAL CLE	5086	ord
827	CATANIA CENTRALE	SIRACUSA	29860	ord
828	BENEVENTO	CASERTA	21255	ord
830	SALERNO	MILANO CENTRALE	330353	ord
833	MILANO CENTRALE	SALERNO	311264	ord
834	AGRIGENTO CENTR.	MILANO CENTRALE	546105	ord
836	SIRACUSA	CATANIA CENTRALE	29860	ord
837	MILANO CENTRALE	NAPOLI CENTRALE	299749	ord
838	REGGIO CAL CLE	VILLA S.GIOVANNI	5086	ord
839	CASERTA	BENEVENTO	21255	ord
876	PALERMO C.LE	MESSINA CENT.	29245	p
877	ROMA TERMINI	SIRACUSA	108057	p
878	SIRACUSA	ROMA TERMINI	108057	p
879	MESSINA CENT.	PALERMO C.LE	29020	p
890	REGGIO CAL CLE	LAMEZIA T. C.LE	81454	ord
891	ROMA TERMINI	REGGIO CAL CLE	37134	p
892	REGGIO CAL CLE	ROMA TERMINI	37134	p
893	LAMEZIA T. C.LE	REGGIO CAL CLE	81454	ord
894	REGGIO CAL CLE	ROMA TERMINI	239806	ord
895	ROMA TERMINI	REGGIO CAL CLE	252322	ord
898	REGGIO CAL CLE	ROMA TERMINI	8221	ord
900	BARI C.LE	TORINO P.NUOVA	132228	p
901	TORINO P.NUOVA	LECCE	410867	ord
903/904/905	BARI C.LE	REGGIO CAL CLE	209828	ord
906	LECCE	TORINO P.NUOVA	410867	ord
907	TORINO P.NUOVA	BARI C.LE	132228	p
908/909/910	REGGIO CAL CLE	BARI C.LE	209828	ord
923	MILANO CENTRALE	LECCE	366995	ord
924	LECCE	BOLZANO	381371	ord
925	BOLZANO	LECCE	381371	ord
926	LECCE	MILANO CENTRALE	366995	ord
951	ROMA TERMINI	LECCE	233251	ord
953	METAPONTO	CROTONE	69221	ord
954	CROTONE	METAPONTO	69221	ord
956	LECCE	ROMA TERMINI	230332	ord
981/982/983/984	BARI C.LE	VILLA S.GIOVANNI	213185	ord
985/986/987/988	VILLA S.GIOVANNI	BARI C.LE	213185	ord
1576	BARI C.LE	VENEZIA S.LUCIA	18484	p
1579	VENEZIA S.LUCIA	BARI C.LE	18484	p
1594	REGGIO CAL CLE	BOLZANO	66755	p
1595	BOLZANO	REGGIO CAL CLE	64974	p
1600/1601	S.CANDIDO	ROMA TIBURTINA	57618	p
1602/1603	ROMA TIBURTINA	S.CANDIDO	56898	p

1606	ROMA TIBURTINA	CALALZO PC.CORT.	44317	p
1607	CALALZO PC.CORT.	ROMA TIBURTINA	42923	p
1616	BARI C.LE	MILANO CENTRALE	48414	p
1617	MILANO CENTRALE	BARI C.LE	48413	p
1626	REGGIO CAL CLE	MILANO CENTRALE	54145	p
1626	SALERNO	MILANO CENTRALE		p
1628	REGGIO CAL CLE	MILANO CENTRALE	54904	p
1629	MILANO CENTRALE	REGGIO CAL CLE	72685	p
1631	MILANO CENTRALE	SALERNO	53136	p
1631	MILANO CENTRALE	REGGIO CAL CLE		p
1632	REGGIO CAL CLE	MILANO CENTRALE	72780	p
1633	MILANO CENTRALE	REGGIO CAL CLE	55257	p
1641/1642/1643	MILANO CENTRALE	CROTONE	34970	p
1644/1645/1646	CROTONE	MILANO CENTRALE	36177	p
1653	MI.P.GARIBALDI	BRINDISI MARIT.	30550	p
1654	BRINDISI MARIT.	MI.P.GARIBALDI	30596	p
1662	REGGIO CAL CLE	TORINO P.NUOVA	45794	p
1663	TORINO P.NUOVA	REGGIO CAL CLE	65420	p
1664	REGGIO CAL CLE	TORINO P.NUOVA	67231	p
1665	TORINO P.NUOVA	REGGIO CAL CLE	47102	p
1666/1668	NAPOLI CENTRALE	TORINO P.NUOVA	48681	p
1671/1673	TORINO P.NUOVA	NAPOLI CENTRALE	48681	p
1681	VENEZIA MESTRE	VILLA S.GIOVANNI	31995	p
1682	VILLA S.GIOVANNI	VENEZIA MESTRE	32137	p
1685	MIS.CRISTOFORO	VILLA S.GIOVANNI	17942	p
1686	VILLA S.GIOVANNI	MIS.CRISTOFORO	17817	p
1689	TORINO P.NUOVA	VILLA S.GIOVANNI	19377	p
1690	VILLA S.GIOVANNI	TORINO P.NUOVA	19377	p
1910	NAPOLI CENTRALE	MILANO CENTRALE	260801	ord
1911	MILANO CENTRALE	NAPOLI CENTRALE	245206	ord
1920	PALERMO C.LE	MILANO CENTRALE	528689	ord
1921	MILANO CENTRALE	PALERMO C.LE	532289	ord
1922	SIRACUSA	MESSINA CENT.	64657	ord
1923	MESSINA CENT.	SIRACUSA	64657	ord
1924	PALERMO C.LE	ROMA TERMINI	319789	ord
1925	ROMA TERMINI	PALERMO C.LE	319789	ord
1926	SIRACUSA	MESSINA CENT.	64657	ord
1927	MESSINA CENT.	SIRACUSA	64657	ord
1930	SIRACUSA	VENEZIA S.LUCIA	492943	ord
1931	VENEZIA S.LUCIA	SIRACUSA	500875	ord
1932	PALERMO C.LE	MESSINA CENT.	81887	ord
1933	MESSINA CENT.	PALERMO C.LE	81887	ord
1934	REGGIO CAL CLE	VILLA S.GIOVANNI	5128	ord
1935	VILLA S.GIOVANNI	REGGIO CAL CLE	5128	ord
1936	PALERMO C.LE	MESSINA CENT.	81887	ord
1937	MESSINA CENT.	PALERMO C.LE	81887	ord
1938	SIRACUSA	ROMA TERMINI	302560	ord
1939	ROMA TERMINI	SIRACUSA	302560	ord
1940	PALERMO C.LE	TORINO P.NUOVA	559663	ord
1941	TORINO P.NUOVA	PALERMO C.LE	559663	ord
1942	SIRACUSA	MESSINA CENT.	64657	ord
1945	MESSINA CENT.	SIRACUSA	64657	ord
1990	PALERMO C.LE	MESSINA CENT.	17547	p
1991	MILANO CENTRALE	SIRACUSA	112722	p

1992	SIRACUSA	MILANO CENTRALE	110363	p
1993	MESSINA CENT.	PALERMO C.LE	17547	p
9686	VILLA S.GIOVANNI	TORINO P.NUOVA	56950	p
9687	TORINO P.NUOVA	VILLA S.GIOVANNI	56836	p
9688	VILLA S.GIOVANNI	MI.S.CRISTOFORO	56109	p
9689	MI.S.CRISTOFORO	VILLA S.GIOVANNI	56145	p
9786	PALERMO C.LE	TORINO P.NUOVA	45830	p
9787	TORINO P.NUOVA	PALERMO C.LE	46228	p
9788	PALERMO C.LE	MI.S.CRISTOFORO	45257	p
9789	MI.S.CRISTOFORO	PALERMO C.LE	45655	p
9792	CATANIA CENTRALE	MESSINA CENT.	2847	p
9793	MESSINA CENT.	CATANIA CENTRALE	2847	p
9794	CATANIA CENTRALE	MESSINA CENT.	2847	p
9795	MESSINA CENT.	CATANIA CENTRALE	2847	p

TOTALE 17.116.276

TOTALE ORDINARI 14.400.557

TOTALE PERIODICI 2.715.719

ALLEGATO 4
Agevolazioni e gratuità tariffarie per determinate categorie di viaggiatori

TAVOLA 1: Consuntivo in generale

TIPOLOGIA DI AGEVOLAZIONE	ONERE 2003
Riduzioni tariffarie di cui all'art.2 punto 2 del DM 1/T90	1.710.527
Riduzioni tariffarie di cui all'art.2 punto 4 del DM 1/T90	1.421.372
TOTALE	3.131.899

TAVOLA 2: agevolazioni art.2, punto 2, D.M. 1-T/90

Obbligo tariffario D.M. 1-T/90	Tipo di concessione	Beneficiari	Riduzione accordata	Onere lordo	Abbattimento	Onere netto
Art.2, punto 2 sub b)	Concessione B	Indigenti viaggianti per rimpatrio, detenuti internati e corrigendi minorenni	30% su tar. 1 o n. 39			
	Concessione G	Funzionari FAO e familiari	20% su tar. 1 o n. 39	12.302	15%	10.457
	Concessione II	Indigenti inviati in luoghi di cura	20% su tar. 1 o n. 39	16.779	15%	14.262
	Concessione III	Non vedenti e loro accompagnatori	Viaggi del cieco con l'accompagnatore: rilascio di un biglietto valido per due persone <u>Viaggi del cieco o dell'accompagnatore isolati: 20% su tar. 1 o n. 39</u>	1.670.739	15%	1.420.128
	Concessione V III	Mutilati e invalidi di guerra e per servizio e loro accompagnatori	<u>grandi invalidi: numero illimitato di viaggi con rid. 30% su tar. 1 o n. 39, con accompagnatore gratuito invalidi con infermità ascritte alla II categoria: 4 viaggi all'anno con la rid. del 10% su tar. 1 o n. 39 invalidi con infermità ascritte alla III e IV categoria: 2 viaggi all'anno con la rid. del 10% su tar. 1 o n. 39</u>	330.813	20%	264.651
Art.2, punto 2 sub b)	Concessione IX	Mutilati e invalidi: viaggi per accertamenti sanitari Visita alle tombe dei congiunti dei caduti in guerra	rid. 30% tar. n. 1 o n. 39 per un solo viaggio l'anno	952	20%	761
	Concessione XI	Personale della Croce Rossa	rid. 10% tar. n. 1 o n. 39	315	15%	268
TOTALE				2.031.900		1.710.527

TAVOLA 3: agevolazioni art.2, punto 4, D.M. 1-T/90

Obbligo tariffario D.M. 1-T/90	Tipo di concessione	Beneficiari	Riduzione accordata	Numeri aventi titolo	Onere lordo	Abbattimento	Onere netto
Art.2, punto 4	CLC di 1 ^a classe	Personale ex dipendente FS passato ad altre Amministrazioni e loro familiari	100%	835	5.692.387	80%	1.138.477
Art.2, punto 4	CLC di 2 ^a classe	Personale ex dipendente FS passato ad altre Amministrazioni e loro familiari	100%	334	1.414.473	80%	282.895
TOTALE				1.169	7.106.860		1.421.372

ALLEGATO 5**Differenza costi e ricavi dei servizi di trasporto regionale
nelle Regioni a Statuto Speciale e nelle Province autonome**

(in migliaia di euro)	2003
RICAVI	66.861
COSTI	(234.528)
AMMORTAMENTI	(19.275)
DIFFERENZA (RICAVI-COSTI)	(186.942)
COSTO DEL CAPITALE INVESTITO	(23.976)
IRAP	(7.401)
SBILANCIO	(218.319)

ALLEGATO 6

Differenza costi e ricavi del servizio viaggiatori notturno per ferrovia

	<i>migliaia di Euro</i>	2003
RICAVI		171.913
TOTALE COSTI		-284.130
DIFFERENZA COSTI/RICAVI		-112.217
COSTO DEL CAPITALE INVESTITO NETTO		-28.896
IRAP		6.057
RISULTATO DEL NOTTE CdS		-147.170

ALLEGATO 7

TRASPORTO PASSEGGERI REGIONALE (una scheda per ogni Regione a statuto speciale o Provincia autonoma)	
a) SERVIZIO OFFERTO - PARAMETRI FISICI:	Pre-consuntivo
TRENI*KM	
VIAGGIATORI*KM	
b) SERVIZIO OFFERTO - COSTI E RICAVI:	
Pre-consuntivo	
COSTO DEL SERVIZIO	
RICAVI TOTALI DEL SERVIZIO	
RICAVI DA TRAFFICO	
CONTRIBUTI DELLO STATO	
COSTO A TRENO*KM	
RICAVO A TRENO*KM	
CONTRIBUTO DELLO STATO A TRENO*KM	
COSTO A VIAGGIATORE*KM	
RICAVO A VIAGGIATORE*KM	
CONTRIBUTO DELLO STATO A VIAGGIATORE*KM	
TRASPORTO PASSEGGERI NOTTURNO	
a) SERVIZIO OFFERTO - PARAMETRI FISICI:	Pre-consuntivo
TRENI*KM	
VIAGGIATORI*KM	
NUMERO DI TRENI	
POSTI*KM OFFERTI	
b) SERVIZIO OFFERTO - COSTI E RICAVI:	
Pre-consuntivo	
COSTO DEL SERVIZIO	
RICAVI TOTALI DEL SERVIZIO	
RICAVI DA TRAFFICO	
CONTRIBUTI DELLO STATO	
COSTO A TRENO*KM	
RICAVO A TRENO*KM	
CONTRIBUTO DELLO STATO A TRENO*KM	
COSTO A VIAGGIATORE*KM	
RICAVO A VIAGGIATORE*KM	
CONTRIBUTO DELLO STATO A VIAGGIATORE*KM	

I ricavi a treno*km e viaggiatore*km sono calcolati sui ricavi totali

ALLEGATO 8

Fattori e indicatori di qualità dei servizi ferroviari nelle Regioni a statuto Speciale e province Autonome. Risultati 2004 e obiettivi 2005

OBIETTIVI DI QUALITA'													
Fattori di qualità e indicatori (*)		Standard per Regione/Provincia autonoma											
		Sardegna		Sicilia		V.Aosta		F.V.Giulia		Trento		Bolzano	
		2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005
Puntualità													
1) % treni entro 5' di ritardo		95,7%	96%	90,8%	91%	93,8%	94%	89,5%	90%	93,9%	94%	95,5%	96%
2) % treni entro 15' di ritardo		97,7%	98%	96,8%	97%	97,7%	98%	97,0%	97,5%	98,0%	98,5%	97,7%	98%
Affidabilità													
Treni soppressi o treni limitati per guasto tecnico escluse cause di forza maggiore (% dei treni programmati)		0,77%	0,5%	0,35%	0,5%	0,26%	0,5%	1,82%	0,5%	0,11%	0,5%	0,37%	0,5%
Pulizia													
1. pulizia esterna: % treni circolanti senza graffi		99%	99%	99%	99%	100%	100%	97%	97%	99%	99%	99%	99%
2. pulizia interna:													
I1 - intervento minimo		5.473	17.736	26.754	25.663	7.616	608	13.223	8.583	2.998	3.034	8.628	6.231
I2 - intervento di mantenimento		22.459	14.395	61.927	50.732	2.845	447	7.494	7.924	2.762	1.906	4.283	4.579
I3 - intervento di base		2.585	3.037	4.430	5.839	0	74 (**)	4.519	1.953	0	0	1.130	407
I4 - intervento di fondo		952	320	1.679	709	0	12 (**)	538	241	0	0	138	140
Comfort del viaggio													
1. Carrozze climatizzate		90%	100%	81%	92%	91%	96%	69%	79%	59%	73%	65%	100%
2. Carrozze con sedili rinnovati		90%	100%	83%	92%	73%	91%	98%	100%	91%	100%	100%	100%
Livello di servizio:													
servizi di biglietteria (n. tot punti vendita)		121	151	330	480	24	29	145	145	47	53	41	43
Numero stazioni con servizi per viaggiatori diversamente abili		6	6	11	16	1	1	7	7	2	2	1	5

(*) Il 2004 è il risultato effettivo riportato per memoria

(**) Gli interventi di tipo I3 e I4 in Val d'Aosta sono effettuati in impianti del Piemonte

(*) I servizi interregionali indivisi sono oggetto di monitoraggio sulla base dei parametri delle Carte dei Servizi regionali.

PENALITA'	
Fattori di qualità e indicatori	Tutte le Regioni / Province autonome
Puntualità	
1) % treni entro 5' di ritardo	12.000,00 € per ogni punto percentuale di scostamento su base annua
2) % treni entro 15' di ritardo	12.000,00 € per ogni punto percentuale di scostamento su base annua
Affidabilità	
Treni soppressi o treni limitati per guasto tecnico escluse cause di forza maggiore	10.000,00 € per ogni decimo di punto percentuale su base annua.
Pulizia	
1. pulizia esterna	7.000,00 € per ogni punto percentuale di scostamento su base annua
2. pulizia nelle vetture	250,00 € per ogni infrazione riscontrata ai cicli programmati
Comfort del viaggio	
1. Carrozze climatizzate	7.000,00 € per ogni punto percentuale di scostamento su base annua
2. Carrozze con sedili rinnovati	7.000,00 € per ogni punto percentuale di scostamento su base annua
Livello di servizio:	
1. N. totale punti vendita	7.000,00 € per ogni punto percentuale di scostamento su base annua
Numero stazioni con servizi per viaggiatori diversamente abili	7.000,00 € per ogni unità di scostamento su base annua

ALLEGATO 9

Fattori, indicatori e standard di qualità erogata per il servizio viaggiatori notturno per ferrovia.
Risultati 2004 e obiettivi 2005

Fattore	Indicatore	Calcolo	Risultato 2004 (^o)	Obiettivo 2005
1 Puntualità	Ritardo treni CdS entro 30'	Numero treni in ritardo entro 30' / Numero treni effettuati (a)	93,1%	91%
	Ritardo treni CdS entro 60'	Numero treni in ritardo entro 60' / Numero treni effettuati (a)	96,8%	95,5%
2 Regolarità	Incidenza treni CdS soppressi (1), limitati (2) o giunti a destinazione con notevole ritardo	[Numero treni soppressi (1) + N. limitati (2) + N. giunti con ritardo superiore a 2 ore] / Numero treni programmati x 100 (b)	1,23%	1,80%
3 Pulizia	Interventi di pulizia effettuati durante il viaggio dei treni espressi notte	Numero treni medio giornaliero, calcolato su base mensile, provvisti di personale per almeno il 10% del tempo di viaggio previsto OD / Numero medio giornaliero, su base mensile, di treni in CSP x100 (c)	39,48%	45%

(1) Treni programmati che non circolano per l'intero percorso

(2) Treni che circolano parzialmente sul percorso programmato

(a) Esclusione dal conteggio di: Treni in ritardo, superiore a 15', per cause che hanno generato la maggior parte del ritardo (superiore al 50%) non imputabili né a Trenitalia né al GI

(b) Esclusione dal conteggio di: Treni per i quali sono state identificate cause esterne relative ad interruzioni di linea di durata superiore alle 72 ore continuative, ovvero per cause di sciopero

(c) Esclusione dal conteggio di: Servizi di antenna afferenti al treno principale

(^o) Risultati dei primi 6 mesi

**Fattori, indicatori e standard di Customer Satisfaction per il servizio viaggiatori notturno per ferrovia.
Risultati 2004 e obiettivi 2005**

Fattori della qualità (Solo treni Notte Cds)	Risultati (media 2004)	Obiettivi 2005
Giudizio complessivo sull'intero viaggio	69,0	69,5
Servizio di biglietteria	78,2	78,7
Sicurezza personale e patrimoniale a bordo	63,5	64,0
Pulizia del posto/letto/lenzuola)	54,2	55,2
Pulizia e condizioni igieniche del treno	52,8	53,8
Comfort del treno	56,4	57,4

PENALITA'

1. L'importo delle penalità è determinato annualmente, alle scadenze previste dall'articolo 10, comma 1, per ciascun fattore di qualità. Sono oggetto di penalità gli scostamenti(*) negativi dei valori rilevati rispetto agli standard indicati per ciascun fattore.

L'importo delle penalità è pari a:

FATTORE 1 di qualità percepita: 50.000,00 Euro per ogni punto percentuale di scostamento(*) negativo approssimato all'unità superiore o inferiore più prossima.

FATTORI DA 2 A 6 di qualità percepita e **indicatori da 1 a 4 di qualità erogata**: 25.000,00 Euro per ogni punto percentuale di scostamento(*) negativo approssimato all'unità superiore o inferiore più prossima, ad eccezione dell'indicatore relativo alla regolarità, il cui suddetto importo è previsto per ogni decimo del punto percentuale.

(*) Per la determinazione degli scostamenti della **qualità percepita** si fa riferimento alla somma algebrica annuale degli scostamenti di ciascun fattore nel semestre di riferimento.

PREMI

2. In base al sistema premiante, di cui all'articolo 10, comma 5, viene verificato annualmente il superamento degli standard fissati per ciascun fattore di qualità. I premi sono assegnati per ogni punto percentuale di scostamento(*) positivo dei valori rilevati rispetto agli standard indicati per ciascun fattore.

L'importo dei premi è pari a:

• **FATTORE1** di qualità percepita: 50.000,00 Euro per ogni punto percentuale di scostamento(*) positivo approssimato all'unità superiore o inferiore più prossima.

• **FATTORI DA 2 A 6** di qualità percepita e indicatori da 1 a 4 di qualità erogata: 25.000,00 Euro per ogni punto percentuale di scostamento(*) positivo approssimato all'unità superiore o inferiore più prossima, ad eccezione dell'indicatore relativo alla regolarità, il cui suddetto importo è previsto per ogni decimo del punto percentuale.

Il superamento degli standard fissati viene preso in considerazione per l'assegnazione dei premi solo per lo scostamento positivo eccedente i due punti percentuali, ad eccezione dell'indicatore 2 relativo alla regolarità, in merito al quale viene preso in considerazione lo scostamento positivo eccedente i due decimi di punto percentuale.

L'importo dei premi non potrà in ogni caso superare quello delle penalità di cui al punto 1.

L'importo delle penali, al netto dei premi, non potrà comunque superare il 10% delle compensazioni di cui all'articolo 6, comma 1.

**CONTRATTO DI SERVIZIO PASSEGGERI 2004-2005 TRA IL
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI E
TRENITALIA S.P.A.**

NOTA DI ACCOMPAGNAMENTO

INDICE

1. INTRODUZIONE	2
2. SERVIZI REGOLATI E CORRISPETTIVI	3
2. DELIBERAZIONI CIPE DI RIFERIMENTO	6
3. DESCRIZIONE DELL'ARTICOLATO	8
4. RELAZIONE DI TRENITALIA S.P.A.	13
5. CONCLUSIONI	14

ALLEGATI:

- 2.1 Deliberazione CIPE n. 18 del 28 marzo 2002;
- 2.2 Deliberazione CIPE n. 114 del 29 novembre 2002;
- 2.3 Raccomandazione NARS approvata nella seduta dell'11 novembre 2002;
- 2.4 Nota dell'Agenzia delle Entrate Prot.2005/49802 del 17 marzo 2005

1. INTRODUZIONE

Prima di illustrare nel dettaglio lo schema di contratto di servizio (cds) per il periodo 2004 - 2005 si ritiene utile illustrare la *ratio* sottesa allo schema stesso. Infatti, la fase istruttoria tra i rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed i rappresentanti di Trenitalia S.p.A., nel ciclo di incontri che si sono tenuti per giungere alla definizione dell'articolato e degli allegati, mirava a raggiungere una formulazione che, pur con tutti i miglioramenti possibili e necessari, rispettasse nella sostanza lo schema e la struttura del precedente schema di contratto 2002-2003, approvato dal CIPE il 29 novembre 2002 (del. 114). Tale schema non fu mai sottoscritto, a motivo della mancata emanazione del parere, da parte dell'Agenzia delle Entrate, sull'applicazione dell'IVA ai corrispettivi previsti (cfr. oltre).

La attuale formulazione dovrebbe essere rapidamente adottata anche per la consapevolezza della necessità di procedere all'assegnazione del contratto tramite gara, ai sensi dell'articolo 38 comma 2 della legge n. 166/2002, già a partire dal prossimo anno. L'esperienza passata, che ha portato alla ratifica di contratti in data successiva al periodo che lo stesso avrebbe dovuto regolare, ha provocato uno svuotamento -per lo strumento in parola- della natura di programmazione. Tale scopo gli viene, invece, riconosciuto dalla normativa come precipuo.

Conseguentemente si è ritenuto opportuno finalizzare la discussione e la negoziazione, da un lato, ad un miglioramento del contratto nei punti in cui sia l'esperienza operativa maturata che le considerazioni espresse sui risultati prodotti dal precedente contratto consigliavano un intervento a modifica e, dall'altro, ad un accordo che potesse essere stipulato in tempi brevi in quanto coerente con il precedente schema di contratto 2002-2003 -già approvato- ed avere, almeno in parte, capacità programmatica. Proprio nel rispetto della natura pattizia del contratto di servizio nonché per favorirne una rapida approvazione si è preferito discutere e modificare singoli indicatori e livelli piuttosto che la natura e struttura del contratto nel suo complesso. Lo schema in parola rappresenta comunque un sostanziale miglioramento rispetto alla situazione attuale, poiché allo stato l'erogazione degli obblighi di servizio prestati è disciplinata dalla clausola di continuità riportata nel contratto 2000-2001 (art. 10) in quanto, come detto, il contratto 2002-2003 non è mai stato sottoscritto.

La dialettica intercorsa ha mirato, quindi, ad un miglioramento della qualità del contratto all'interno del contesto strutturale che gli era già proprio e nella consapevolezza che alcuni cambiamenti saranno comunque necessari o opportuni per la messa a gara del prossimo contratto.

Peraltro tale approccio (e la conseguente necessità che il contratto non sia stipulato *ex post*) è egualmente valido, anche nell'ipotesi in cui si verifichi uno slittamento dell'affidamento del contratto previa gara, rispetto ai termini previsti.

Il risultato di tale processo di discussione è da considerarsi in linea con le aspettative che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti aveva in relazione alla attuale fase di gestione del contratto. Per questo motivo si auspica una rapida approvazione in modo da lasciare un congruo periodo di tempo per impostare il lavoro di preparazione della gara. In quella fase, infatti, sarà particolarmente utile, oltre che possibile ed auspicabile, introdurre elementi migliorativi di discontinuità ed innovazione rispetto al passato.

2. SERVIZI REGOLATI E CORRISPETTIVI

Lo schema di contratto di servizio 2004-2005 disciplina i soli servizi di trasporto passeggeri, ai sensi della Delibera CIPE n. 18 del 28 marzo 2002 (di approvazione del vigente Contratto di servizio 2000-2001) che ha invitato il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a disciplinare, nel successivo contratto, i soli obblighi di servizio per il trasporto passeggeri, *"regolamentando in particolar modo il servizio notturno e le agevolazioni tariffarie ed escludendo il trasporto merci il cui sviluppo futuro andrà rideterminato alla luce del nuovo piano d'impresa"*.

Al contempo, attualmente l'erogazione degli obblighi di servizio è disciplinata dalla clausola di continuità riportata nel Contratto di servizio 2000-2001 (art. 10), in virtù della quale lo Stato è impegnato nella erogazione delle compensazioni per la prestazione degli obblighi di servizio ivi previsti (per il trasporto sia di passeggeri che di merci). Si evidenzia al riguardo che sulla regolazione contrattuale degli obblighi di servizio merci è destinata ad incidere anche l'attuazione degli strumenti incentivanti istituiti dall'articolo 38 della legge 166/2002 e declinati dal D.P.R. 22.12.2004 n. 340. L'operatività di tali misure dovrebbe essere imminente, tenuto conto che lo schema dell'atto normativo ancora mancante -ovvero, il Decreto interministeriale di cui all'art. 38 comma 5 della legge 166/2002- è stato trasmesso fin dallo scorso mese di marzo al Ministero dell'economia e delle finanze, ai fini dell'acquisizione del previsto concerto.

Il perimetro dei servizi inclusi nel Contratto di Servizio Pubblico con Trenitalia SpA, in considerazione della succitata raccomandazione, sono i seguenti:

1. **Servizi di trasporto regionale** -nelle more della completa attuazione del d. lgs. n. 422/1997- nelle Regioni a statuto speciale e Province autonome, cui vanno aggiunti taluni servizi cosiddetti "indivisi", per i quali negli accordi preliminari all'Accordo Quadro

18.06.1999 e al D.P.C.M. 16.11.2000, non fu definita consensualmente la Regione o Provincia autonoma attributaria. Si tratta di 3,8 milioni di treni-km annui, prodotti nel Nord-Est e relativi a linee che interessano, allo stesso tempo, almeno una Regione a statuto ordinario e una Regione a statuto speciale o Provincia autonoma;

2. **Servizi di trasporto a media e lunga percorrenza: trasporto passeggeri notturno** (Espressi notte, Treni Hotel, Treni auto al seguito), inclusi i treni "straordinari programmati" che vengono allestiti per far fronte a picchi di domanda in determinati periodi dell'anno;

3. **Agevolazioni tariffarie** a vantaggio delle categorie di viaggiatori previste o richiamate dal D.M. 1-T/1990. Su tale assetto, peraltro, è destinata ad incidere a breve l'attuazione dell'art. 4 del D.P.R. 22.12.2004 n. 340.

L'ammontare annuo dei servizi erogati nelle Regioni a statuto speciale e Province autonome, nel corso dell'anno 2003 (ultimo anno in relazione al quale è disponibile la rendicontazione certificata) è pari a 26.308.969 treni-km comprensivi dei servizi interregionali indivisi. In relazione all'obbligo di produzione lo schema di Contratto di servizio riconosce alla Società Trenitalia SpA un contributo pari a 218.203.040 euro per ciascun anno di vigenza del Contratto. Lo sbilancio prima del contributo evidenziato da Trenitalia nel documento di rendicontazione annuale relativo al 2003 è pari a 218.319.000 euro.

Il Contratto di servizio disciplina anche il servizio viaggiatori notturno (Espressi notte) riconoscendo a tale trasporto, nell'ambito del servizio di trasporto viaggiatori di interesse nazionale, il connotato di servizio pubblico in quanto, garantendo la mobilità a lunga e lunghissima percorrenza, esso contribuisce al riequilibrio territoriale. Lo sbilancio prima del contributo evidenziato da Trenitalia SpA nel documento di rendicontazione annuale per il 2003 è pari a 147.170.000 euro.

Il Contratto inoltre prevede ulteriori obblighi di servizio in materia di agevolazioni tariffarie per determinate categorie di viaggiatori così come previsti all'art. 2 del D.M. 1/T del 2.1.1990. L'onere complessivo netto previsto per le riduzioni e le gratuità tariffarie, previste all'art.2 comma 2 del DM 1-T/1990, ammonta per il 2003 a 3.131.899 euro.

A fronte dello sbilancio ricavi-costi evidenziato da Trenitalia in relazione al servizio notturno di viaggiatori e agli oneri sostenuti dalla stessa Società per le agevolazioni e gratuità previste dall'art. 2 del DM 1-T/1990 (complessivamente pari a circa 150,3 milioni di euro), il contributo di servizio per ciascun anno di vigenza del Contratto è pari a 143.575.018 euro.

Le compensazioni da erogare a fronte della produzione dei servizi sopra rappresentati, fatta salva la questione dell'applicazione dell'IVA di cui si dirà subito oltre, ammonta a complessivi 361,8 milioni di euro.

QUADRO RIEPILOGATIVO

	Contributo di servizio (euro)
Servizio di trasporto ferroviario nelle Regioni a statuto speciale e Province autonome	218.203.040 <i>(U.P.B. 3.1.2.5., cap. 1540)</i>
Trasporto passeggeri media e lunga percorrenza (servizi di trasporto notturno) (agevolazioni tariffarie)	143.575.018 <i>(U.P.B. 3.1.2.8., cap. 1542)</i>
TOTALE	361.778.058

E' opportuno evidenziare che lo sbilancio costi-ricavi sostenuto dalla Società per i servizi erogati, nonché le compensazioni spettanti, è al netto di IVA. Quest'ultima non è stata corrisposta sui servizi finora prestati (ad oggi, sulla base dell'articolo 10 del contratto 2000-2001), poiché le caratteristiche dei precedenti contratti -di natura essenzialmente ricognitiva e non recanti uno stringente nesso sinallagmatico tra prestazione e controprestazione- portavano ad escluderne l'applicabilità.

Sul punto, va evidenziato che allorché è stato predisposto lo schema di contratto di servizio 2002-2003 (avente natura in parte *ex ante*, nonché caratteristiche sostanzialmente diverse rispetto ai precedenti), il 18.6.2002 la Direzione Generale del trasporto ferroviario ha richiesto un parere all'Agenzia delle entrate in ordine all'applicabilità dell'IVA ai corrispettivi da attribuire a Trenitalia S.p.A.. Peraltro, la mancata emanazione di detto parere- pur a fronte di molteplici solleciti (11.9.2002, 17.3.2003) nonché di una nota del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti al Ministro dell'economia e delle finanze (17.9.2003)- non ha consentito di definire tale aspetto e di fatto ha precluso la stipula del predetto contratto, ancorché fossero stati acquisiti i prescritti pareri degli Organi competenti (CIPE, Conferenza Stato-Regioni, Commissioni parlamentari).

Il 16.9.2004 la questione è stata nuovamente sottoposta all'Agenzia delle entrate che infine (17.3.2005) ha formulato il proprio parere al

riguardo (nota 2005/49802). In particolare, si desume dalla nota dell'Agenzia che il contratto di servizio 2000-2001 può ritenersi esente da IVA in considerazione del fatto che esso "ha ad oggetto la erogazione di somme per finalità di pubblico interesse e del fatto che detta erogazione avviene in base a condizioni che appaiono rappresentare un mero onere per il destinatario, e non in base a vincoli di prestazione e controprestazione". Diversamente, sempre secondo l'Agenzia delle entrate, il mutato contenuto dello schema di contratto 2004-2005 (recante vincoli più stringenti tra prestazione e controprestazione) comporta l'assoggettamento ad IVA alle compensazioni finanziarie previste, in misura pari al 10% degli importi corrisposti per il trasporto di passeggeri, e al 20% per il trasporto di merci (tab. A del D.P.R. n. 633/1972, richiamato nel parere dell'Agenzia).

Pertanto gli importi delle compensazioni, sopra riportati al netto di IVA, dovranno essere adeguati in misura corrispondente all'imposta da versare. Si evidenzia, peraltro, che la formulazione dello schema di articolato (art. 6) è congruente con l'adempimento a tale obbligo di legge, come richiamato dal parere dell'Agenzia delle entrate sopra citato.

I maggiori stanziamenti non possono che essere disposti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, posto che per il Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti l'ammontare di risorse disponibili è, in quest'ottica, il vincolo che condiziona la quantità di servizi da commissionare all'impresa ferroviaria.

2. DELIBERAZIONI CIPE DI RIFERIMENTO

La deliberazione CIPE n. 18 del 28 marzo 2002 esprimeva parere favorevole in ordine allo schema di Contratto di servizio pubblico tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Società Trenitalia per gli anni 2000-2001 invitando il Ministero a:

1. sottoporre allo stesso Comitato, entro il termine del 30 giugno 2002, il nuovo Contratto di servizio 2002-2003, limitando i servizi da includere ai soli servizi di trasporto passeggeri (notturno e agevolazioni tariffarie), escludendo il trasporto merci;
2. indicare con puntualità gli standard qualitativi cui fare riferimento nell'erogazione dei servizi collettivi;
3. specificare gli obblighi derivanti dal sistema di agevolazioni tariffarie previste dalla vigente normativa;
4. definire i criteri per la determinazione contabile e individuazione degli oneri di servizio pubblico, al fine di definire ex ante i relativi costi.

In relazione alle precedenti indicazioni ed a seguito delle opportune attività istruttorie condotte, nel luglio 2002 la scrivente Direzione Generale aveva, come sopra detto, predisposto lo schema di contratto di servizio con Trenitalia SpA per gli anni 2002-2003.

Successivamente, con deliberazione n. 114 del 29 novembre 2002, il CIPE esprimeva parere favorevole in ordine a tale schema e, in considerazione delle raccomandazioni dei NARS formulate nella seduta dell'11 novembre 2002, invitava il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti a subordinare lo schema di Contratto al recepimento di indicazioni relative a:

1. valore del tasso di remunerazione del capitale investito (WACC) pari al 6,774%;
2. obiettivi di qualità indicati in carta dei servizi significativamente migliorativi e comunque tali da riavvicinare le situazioni regionali e locali in cui le differenze risultano ancora elevate in riferimento al 2002;
3. integrazione del sistema di rilevazione della qualità per il servizio notturno di viaggiatori;
4. un maggior coinvolgimento del Ministero delle infrastrutture nelle attività di rilevazione della qualità percepita (*customer satisfaction*).

Con riferimento ai servizi "VL - Vagoni Letto" e "TAA - Treni auto al seguito" la raccomandazione NARS 11.11.2002, in relazione alla possibilità di avvio di procedure di gara per l'affidamento dei "servizi ferroviari viaggiatori di interesse nazionale da sottoporre al regime degli obblighi di servizio pubblico" (prevista dall'articolo 38 della Legge 1.8.2002 n. 166), sostiene rispettivamente la scarsa valenza sociale e un basso rapporto benefici/costi.

Nell'ambito delle attività istruttorie che hanno condotto alla stesura finale del documento contrattuale sono stati effettuati approfondimenti sugli argomenti citati e, infine, le risultanze sono state rappresentate da Trenitalia SpA nella Relazione di accompagnamento allo schema di Contratto.

Nel citato documento, Trenitalia fornisce elementi quantitativi che evidenziano i vantaggi connessi all'offerta dei servizi summenzionati in ordine, essenzialmente, a:

1. minor fabbisogno di contributo derivante dalla messa in composizione di carrozze VL (Vagoni Letto) su alcuni treni;
2. valutazione in chiave ambientale sull'apporto, in termini di costi esterni evitati, riconducibile al servizio auto al seguito;

3. valutazione economico-sociale relativa a tutto il servizio notturno di viaggiatori.

In particolare, per quanto riguarda il punto 1. la decisione di optare per la rimodulazione dei treni notte a favore di una composizione che comprendesse anche una parte di offerta avente una sua validità commerciale ha consentito, ad un costo marginale di produzione molto basso, di continuare a garantire un'offerta che, nonostante il mancato incremento tariffario previsto e mai attuato oltre al decremento dei passeggeri trasportati, sostanzialmente è rimasta pressoché immutata. L'alternativa possibile alla proposta formulata appare essere inferiore visto che consisterebbe nella riduzione dell'offerta.

Relativamente a quanto sopra detto appare comunque opportuno ribadire che l'attuale procedura di affidamento dell'onere di servizio muterà con l'attuazione dell'art. 38 c. 2 della legge 166/2002, allorché il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà, allo scopo di incentivare il superamento degli assetti monopolistici e di introdurre condizioni di concorrenzialità dei servizi stessi, ad avviare procedure concorsuali per la scelta delle imprese ferroviarie per l'erogazione del servizio sulla base dei principi stabiliti con il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni, come disposto dalla Legge 166/02 art.38 comma 2.

3. DESCRIZIONE DELL'ARTICOLATO

ARTICOLO 1: oggetto e periodo temporale

L'articolo 1 definisce l'oggetto e il periodo di riferimento del contratto, consistenti nei servizi resi da Trenitalia S.p.A. dal 1° gennaio 2004 al 31 dicembre 2005 e qualificati dal Ministero come rispondenti a servizio pubblico ai sensi di quanto disposto dal Regolamento CEE 1191/69 (modificato dal Regolamento CEE 1893/91) che costituisce la normativa comunitaria di riferimento ai fini del Contratto di Servizio.

I servizi individuati sono i seguenti: a) Servizi di trasporto regionale nelle Regioni a statuto speciale e nelle province autonome; b) Servizi di trasporto notturno; c) Agevolazioni tariffarie passeggeri.

L'articolo, inoltre, riconosce i servizi prestati negli anni 2002 e 2003 sulla base della clausola di continuità del Contratto di Servizio 2000-2001, riportati nell'allegato 1.

ARTICOLO 2: Servizi ferroviari di ambito regionale

L'articolo 2 fa riferimento ai servizi di ambito regionale da erogare nelle Regioni a statuto speciale e nelle Province autonome. L'ammontare minimo di produzione non potrà essere inferiore alla quantità effettuata nel 2003 (26,3 milioni di treni*km), distinto in servizi regionali e servizi interregionali "indivisi", cioè non ancora attribuiti alle Regioni o Province interessate. Ogni eventuale aumento della quantità di treni*km prodotta in una o più Regioni o Province autonome non comporterà ulteriori oneri finanziari per lo Stato e inoltre l'ammontare della compensazione per treno*km, ai fini dell'applicazione di penali derivanti dal mancato rispetto dell'obbligo di produzione minima, è determinata in euro 8,3.

La Società si impegna inoltre a concordare con ciascuna Regione o Provincia autonoma interessata il programma di esercizio annuale, che trova riscontro nell'orario ufficiale della stessa Trenitalia.

ARTICOLO 3: Servizio viaggiatori notturno per ferrovia

L'articolo 3 qualifica tale trasporto come rispondente a obbligo di servizio pubblico (nell'accezione di cui al Regolamento 69/1191) poiché risponde favorisce la mobilità di lunga e lunghissima percorrenza, segnatamente tra il Nord e il Sud del territorio nazionale. La produzione che la Società si impegna ad erogare, riportata nell'allegato 3, include altresì i c.d. "treni periodici", che cioè vengono prodotti per far fronte a prevedibili picchi di domanda in periodi a maggior intensità di traffico.

E' inoltre prevista la possibilità, per la Società, di riprogrammare l'offerta, in modo da renderla funzionale agli obiettivi di cui al comma 4 (incremento del livello qualitativo dei servizi e della domanda soddisfatta, riequilibrio territoriale, razionalizzazione dell'offerta), previa comunicazione al Ministero relativamente sia al livello, sia alla struttura, sia al regime riguardante i servizi. Questa articolazione compendia la necessità di programmare liberamente l'offerta con quella conoscitiva preventiva da parte di chi il servizio lo commissiona.

ARTICOLO 4: Agevolazioni tariffarie per determinate categorie di viaggiatori

L'articolo 4 fa obbligo alla Società di applicare -finché non sarà attuata la diversa regolazione della materia, prevista dall'art. 38 comma 2 della legge 1.8.2002 n. 166- le agevolazioni tariffarie di cui all'articolo 2 del D.M. 2.1.1990 n. 1-T, come riportate nell'allegato 4.

ARTICOLO 5: Ulteriori obblighi della Società

Nell'articolo 5 la Società si impegna a programmare e coordinare tutte le attività accessorie alla fornitura dei servizi. Inoltre la Società, per lo svolgimento di singole attività o specifici servizi attinenti al trasporto, può avvalersi di altre aziende o operatori, nel rispetto della normativa vigente ed in particolare delle normative sulla sicurezza, ferma restando la responsabilità diretta nell'assolvimento degli impegni contrattuali verso il Ministero.

ARTICOLO 6: Compensazioni

L'articolo 6 ricapitola il complesso della contribuzione assegnata a Trenitalia S.p.A. in ragione degli obblighi di servizio disciplinati nel presente contratto. Per ciascun anno, a fronte dell'obbligo di produzione di cui all'articolo 2 (servizi regionali), alla società è riconosciuta una compensazione pari a 218.203.040 euro oltre IVA, pari all'importo stanziato sul capitolo 1540 del bilancio di previsione dello Stato per il 2002 (U.P.B. 3.1.2.8.) e coerente con lo sbilancio costi-ricavi di cui all'allegato 5.

A fronte degli obblighi di servizio di cui agli articoli 3 e 4 alla società è riconosciuta una compensazione massima di 143.575.018 euro oltre IVA, pari all'importo stanziato sul capitolo 1542 del Bilancio di previsione annuale dello Stato per il 2004 e coerente, per il servizio notturno, con la differenza tra costi e ricavi riportata nell'allegato 6 e per le agevolazioni tariffarie con gli oneri sostenuti dalla Società, come riportati nell'allegato 4.

I commi 2, 3, 4 e 5 disciplinano gli obblighi di rendicontazione a carico di Trenitalia, e tra l'altro prevedono che la Società trasmetta una rendicontazione certificata da parte di una Società di Revisione che attesti l'entità dei ricavi, dei costi e degli oneri sostenuti per la prestazione degli obblighi di servizio oggetto del contratto.

L'articolo disciplina altresì gli effetti di eventuali aumenti o riduzioni dei fondi stanziati nonché le modalità di corresponsione delle risorse spettanti alla Società in relazione all'ultimo anno di validità del contratto.

ARTICOLO 7: Qualità dei Servizi

L'articolo 7 contiene disposizioni in materia di qualità dei servizi in regime di servizio pubblico.

In merito Trenitalia si impegna a garantire per il servizio di trasporto regionale ex art. 2 e notturno a media e lunga percorrenza di

cui all'art. 3, il rispetto di fattori, indicatori e standard secondo quanto riportato rispettivamente negli allegati 8 e 9 ove sono altresì indicate le penalità da applicare in caso di mancato raggiungimento degli obiettivi definiti.

Trenitalia si impegna, inoltre, ad emanare annualmente carte dei servizi contenenti obiettivi di qualità sempre migliorativi e a concordare con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti fattori, indicatori e standard finalizzati al riavvicinamento di situazioni regionali e locali ancora distanti tra loro. A tale riguardo si rileva come, vi sia stato per il periodo 2003 un primo riavvicinamento degli indicatori di qualità riportati nel contratto tra le varie regioni che presentavano, in precedenza, rilevanti divari.

ARTICOLO 8: Variazioni e interruzioni dei servizi per cause eccezionali

L'articolo 8 disciplina le variazioni e interruzioni di servizio per cause eccezionali e in caso di sciopero del personale ferroviario. Nei casi di forza maggiore è, comunque, fatto obbligo a Trenitalia di assicurare la continuità del servizio anche in forma sostitutiva, e solo a queste condizioni le compensazioni resteranno invariate.

In caso di sciopero, la Società Trenitalia garantisce l'erogazione della quantità di servizio minimo riportato nell'Orario Ufficiale

ARTICOLO 9: Monitoraggio dei servizi prestati

L'articolo disciplina le attività in carico alla Società per il monitoraggio del servizio prestato, in particolare per quanto attiene alla scansione temporale dell'obbligo di trasmissione dei dati (con cadenza semestrale) sul corretto adempimento degli obblighi, anche di qualità, fissati nel Contratto. La seconda relazione semestrale copre, in ogni caso, l'intero anno poiché è funzionale alla determinazione delle compensazioni spettanti ex art. 10.

La relazione semestrale è trasmessa da Trenitalia al Ministero, per quanto riguarda il servizio notturno e le agevolazioni tariffarie, e al Ministero e alle Regioni / Province interessate per quanto riguarda i servizi di ambito regionale.

ARTICOLO 10: Valutazione dei servizi prestati - penalità

La valutazione del corretto adempimento degli obblighi contrattuali avviene con cadenza annuale, sulla base della relazione (riferita all'anno) trasmessa per il secondo semestre, ai sensi dell'articolo 9.

Entro i 45 giorni successivi alla ricezione della II relazione semestrale, il Ministero - ai fini della determinazione delle compensazioni spettanti - valuta l'adempimento degli obblighi contrattuali da parte della Società. Per i servizi di ambito regionale, il Ministero procede previa acquisizione della valutazione da parte delle Regioni e Province autonome interessate.

L'articolo disciplina altresì le penalità da applicare alla Società nel caso di mancato adempimento agli obblighi contrattuali previsti, ivi compreso il caso di riduzione della produzione nei casi non previsti dal contratto stesso. Il mancato conseguimento degli obiettivi di qualità è invece sanzionato con le penali previste negli allegati specifici (cfr. art. 7).

ARTICOLO 11: Registrazione

L'articolo 11 sancisce che il contratto ha ad oggetto il trasferimento di disponibilità finanziarie assicurate dallo Stato, con vincolo di destinazione, in attuazione della vigente normativa nazionale e comunitaria. Atto che, salvo il caso d'uso, è esente da registrazione.

ARTICOLO 12: Vigilanza

L'articolo 12 disciplina i contenuti in cui si estrinseca la vigilanza che il Ministero esercita sull'attuazione di quanto contenuto nel contratto. E' inoltre previsto che il Ministero partecipi alla valutazione delle procedure di rilevazione della qualità percepita che è alla base del sistema di qualità per il trasporto notturno e che designi un proprio rappresentante all'interno della commissione giudicatrice per l'attribuzione in *outsourcing* dell'indagine. I dati rilevati attraverso l'indagine affluiscono, ai fini del monitoraggio, direttamente anche al Ministero.

ARTICOLO 13: Clausola di continuità

L'articolo 13 disciplina l'autorizzazione per la Società a proseguire, oltre la scadenza del Contratto, nell'erogazione dei servizi ivi disciplinati, fino alla stipula del Contratto successivo e salvo comunicazione, da parte del Ministro e con un preavviso di almeno 30 giorni, di cessazione di tutti o alcuni obblighi di servizio.

E' inoltre fissato un limite mensile alle compensazioni erogabili sotto la vigenza della clausola di continuità, individuato in 1/12 degli importi definiti per l'anno 2004.

Qualora, infine, sopravvengano norme incompatibili con l'autorizzazione a proseguire nell'erogazione dei servizi, la Società potrà

sospendere la produzione dei servizi stessi secondo le modalità definite dal Regolamento CEE 1191/69, modificato dal Regolamento 1893/91.

4. RELAZIONE DI TRENITALIA S.P.A.

In data 26 aprile 2005 Trenitalia S.p.A. ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la propria relazione sullo schema di contratto, contenente la descrizione analitica delle caratteristiche quantitative e qualitative dei servizi da contrattualizzare, nonché taluni approfondimenti in ordine a quanto contenuto nelle indicazioni del CIPE più sopra sintetizzate (in merito all'inclusione di alcuni servizi a più alta gamma nonché dei treni auto al seguito).

La relazione contiene la descrizione del contesto storico e normativo entro cui il contratto va collocato. Lo scenario delineato contempla la piattaforma normativa sia nazionale sia comunitaria entro la quale il contratto di servizio trae le sue origini ed i suoi attuali sviluppi. Sono richiamati non solo le prescrizioni dell'art.73 del Trattato CE e del Regolamento CEE n.1191/69, modificato ed integrato dal Regolamento CEE n.1893/91, ed è sottolineata la natura programmatica del contratto di servizio, aggiungendo quale obiettivo principale del contratto 2004-2005 la conformità -almeno in parte- a tale caratteristica.

L'analisi delle singole tipologie di servizi contiene un confronto di questi ultimi con altri segmenti del mercato del trasporto ed è inoltre costruita intorno ad ulteriori elementi riferiti alla metodologia di calcolo delle compensazioni ed alla descrizione della qualità dei servizi di trasporto regolati dal contratto.

In maggior dettaglio, la sezione recante "Servizi di trasporto nelle Regioni a statuto speciale e nelle Province autonome" contiene la descrizione qualitativa e quantitativa dei servizi stessi (ivi inclusi i servizi interregionali indivisi), anche in relazione alle risultanze del Convegno di Tivoli (26-27 Febbraio 1998).

La relazione dà inoltre conto della metodologia di determinazione della compensazione (del tutto in linea con quanto accade per le Regioni a statuto ordinario) nonché della qualità del servizio erogato. In particolare, il sistema di monitoraggio della qualità dei servizi utilizzato da Trenitalia S.p.A. è basato sulla valutazione congiunta dei risultati di *performance* (qualità erogata) e di *customer satisfaction* (qualità percepita). Per la misurazione della componente qualità erogata i fattori della qualità analizzati sono quelli considerati dalle Carte dei servizi regionali (a loro volta coerenti con quanto previsto dal DPCM del 31.12.1998); sulla base di questi dati nello schema di contratto 2004-2005, in linea con lo schema 2002-2003, vengono estrapolate le

performances relative a sei fattori (puntualità del servizio, affidabilità del servizio, pulizia dei mezzi, comfort del viaggio, livello del servizio offerto, assistenza ai disabili), di cui sono forniti, i valori conseguiti nel 2002/2004 e gli obiettivi per il 2005.

Per quanto attiene al servizio notturno di viaggiatori, si sottolinea che, negli ultimi anni, taluni fenomeni (legati anche alla concorrenza di altri modi di trasporto) hanno inciso sul mercato di riferimento, comportando un abbattimento delle quote di trasporto notturno ferroviario.

Nell'ambito dell'analisi, particolare attenzione viene rivolta alla tematica sia dell'inclusione dei servizi a più alta gamma, sia delle esternalità nette derivanti dal servizio in oggetto, di cui sono presentate le valutazioni economiche ed ambientali con particolare riferimento ai Treni Auto al Seguito.

L'analisi riporta inoltre sia la metodologia di determinazione della compensazione, sia i profili afferenti alla qualità del servizio in esame, basato sulla valutazione congiunta dei risultati di performance (qualità erogata) e di qualità percepita (customer satisfaction).

Infine, la relazione reca informazioni in ordine alle agevolazioni tariffarie da applicare ai sensi del D.M. 1/T del 3 gennaio 1990, illustrando la metodologia del calcolo delle compensazioni.

5. CONCLUSIONI

Al di là della discussione dei singoli articoli del contratto, della trattazione dei criteri adottati per il calcolo e la valutazione dei vari elementi di incentivazione o di penalizzazione, ciò che preme sottolineare, come già ricordato, è lo spirito che ha informato la redazione contratto di servizio.

Infatti, ancorché siano presenti alcune limitate modifiche, è rimasta invariata la struttura recata dallo schema di contratto 2002-2003. La motivazione e la *ratio* che ha spinto l'Amministrazione ad ispirarsi a tali principi deriva da due diverse circostanze: la prima è connessa alla ormai prossima messa a gara del contratto di servizio (art. 38 l. 166/2002), che costituirà un'importante occasione per intervenire in maggiore profondità sulla struttura contrattuale; la seconda ha a che vedere con la connessione tra capacità incentivante del contratto e la data della sua stipulazione. Se, infatti, la stipula del contratto avvenisse successivamente al periodo regolato, allora si potrebbe essere pressoché certi della perdita della capacità incentivante del contratto stesso e della vanificazione degli sforzi sino ad ora profusi. La prospettiva futura di incidere più profondamente su struttura e contenuti del contratto associata alla necessità, visti i tempi, di provvedere ad una rapida

adozione del contratto stesso, data la sua natura pattizia, ha spinto il Ministero ad adottare un approccio di tendenziale conformità con lo schema di contratto 2002-2003, a suo tempo approvato dagli organi competenti ma non sottoscritto per i motivi più sopra riportati, non dipendenti da questo Ministero.

E' infine opportuno evidenziare che, affinché si possa procedere alla stipulazione del contratto (nella formulazione attuale), è necessario che gli stanziamenti di bilancio siano aumentati in misura tale da far fronte all'obbligo di corresponsione dell'IVA: il mancato adeguamento delle risorse, infatti, inibirebbe la stipulazione del contratto, a meno della drastica riduzione dei servizi da regolare con il contratto stesso.

Relazione
di accompagnamento
del Contratto di Servizio
Pubblico 2004-05

Introduzione

A. Contesto di riferimento del Contratto di Servizio

1. Inquadramento dei Contratti di Servizio Pubblico
2. Brevi cenni sul contesto normativo
3. Contratti di servizio pubblico precedenti
4. Contratto di servizio pubblico 2004-2005

B. Servizi di trasporto nelle Regioni a statuto speciale e nelle Province autonome

1. Descrizione del servizio
2. Metodologia di determinazione della compensazione
3. Qualità del servizio

C. Servizio viaggiatori notturno per ferrovia

1. Premessa
2. Descrizione del servizio
3. Metodologia di determinazione della compensazione
4. Qualità del servizio

D. Agevolazioni per determinate categorie di viaggiatori

1. Natura delle agevolazioni
2. Metodologia di determinazione della compensazione

Introduzione

La presente relazione contiene elementi di descrizione e di analisi dell'offerta relativa ai servizi oggetto del Contratto di servizio 2004-2005, considerando quale base analitica la produzione dei servizi contrattualizzati negli anni precedenti. Partendo da tale base la relazione si pone, quindi, l'obiettivo di definire la proposta di Trenitalia sui servizi regolamentati dal Contratto di servizio 2004-2005, articolandosi nello specifico sui seguenti punti:

- **Cenni sintetici sullo scenario entro cui il contratto va collocato;** al riguardo lo scenario nel quale la relazione inquadra il Cds è uno scenario che contempla, per grandi linee, la piattaforma normativa sia nazionale sia comunitaria entro la quale il contratto trae le sue origini e i suoi attuali sviluppi. Oltre a ciò, la relazione riassume gli aspetti salienti dei contratti di servizio degli anni precedenti.
- **Analisi delle singole tipologie di obblighi di servizio, per ciascun servizio oggetto del contratto;** l'analisi si basa sulla descrizione dei singoli servizi contrattualizzati, inquadrando questi stessi nell'ambito ferroviario e confrontandoli con gli altri segmenti del mercato del trasporto. Oltre a ciò, l'analisi è costruita intorno ad una esposizione della metodologia di calcolo delle compensazioni e ad una descrizione della qualità dei servizi di trasporto regolati dal Contratto.

A. Contesto di riferimento del Contratto di Servizio

1. Inquadramento dei Contratti di Servizio Pubblico

Il contratto di servizio 2004-2005 rappresenta l'attuale evoluzione degli atti stipulati tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Società Trenitalia S.P.A., relativi all'erogazione dei servizi ferroviari, qualificati dal Ministero come rispondenti a servizio pubblico ai sensi e per gli effetti di cui al regolamento CEE 1191/69, come modificato dal regolamento CEE 1893/91. La vigenza di tale contratto copre il periodo intercorrente dal 1 gennaio 2004 al 31 dicembre 2005, e bene si colloca in un quadro storico e generale relativo al settore dei trasporti.

Difatti, nel settore dei trasporti i contratti di servizio pubblico sono contratti stipulati tra l'autorità pubblica e imprese esercenti trasporti allo scopo di garantire servizi di trasporto sufficienti, con riferimento ad esigenze sociali, ambientali e di assetto del territorio, ovvero all'esigenza di garantire particolari condizioni e tariffe a specifiche categorie di passeggeri. Nella misura in cui tali servizi siano in contrasto con l'interesse commerciale dell'impresa, l'autorità pubblica, a fronte dell'obbligo di produzione di detti servizi, è tenuta ad erogare la corrispondente compensazione.

La normativa comunitaria di riferimento in materia di obblighi di servizio pubblico ha quale base disciplinare l'articolo 73 del Trattato CE. Tale articolo sancisce la compatibilità con il Trattato stesso degli aiuti di stato richiesti in ragione delle "necessità del coordinamento dei trasporti ovvero corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio": questo secondo caso, in particolare, rileva ai fini del Contratto di servizio pubblico.

In tal senso, il Regolamento CEE n. 1191/69, modificato e integrato dal Regolamento CEE n. 1893/91 enumera alcune forme di compensazione compatibili con l'art. 73, prevedendo che le autorità competenti possono imporre obblighi di servizio pubblico agli operatori laddove ciò sia necessario per garantire la fornitura di servizi di trasporto sufficienti. Gli obblighi di servizio sono definiti come quegli "obblighi che l'impresa di trasporto, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni". A seguito delle modifiche apportate dal Regolamento 1893/91, la regolazione degli obblighi connessi alla nozione di servizio pubblico avviene, in via ordinaria, mediante Contratto di servizio pubblico.

Il Contratto di servizio ha natura programmatica, poiché è lo strumento finalizzato a dare attuazione a specifiche scelte pubbliche che, in quanto tali, mirano a configurare assetti futuri. Nel rispetto di tale natura, il Contratto di servizio 2004-2005, in analogia allo schema di Contratto di servizio 2002-2003 e diversamente dai precedenti contratti stipulati dopo la trasformazione delle Ferrovie dello Stato in S.p.A., ambisce a recuperare tale dimensione di governo ex ante di alcuni segmenti di politica dei trasporti giacché si riferisce, almeno in parte, ad un arco di tempo successivo alla stipula.

2. Brevi cenni sul contesto normativo

Impatto nazionale

Nell'ultimo decennio, il trasporto ferroviario è stato caratterizzato da importanti riforme strutturali, quali in particolare, una profonda riforma dell'assetto normativo e dell'organizzazione industriale. La realizzazione di significativi miglioramenti della qualità dei servizi prodotti, unitamente a sostanziosi recuperi di efficienza e di competitività, sono i risultati tangibili delle trasformazioni, cui un'ampia liberalizzazione ha dato impulso fondamentale.

A livello nazionale, in linea con i processi di trasformazione e riforma di settore che hanno accomunato più paesi europei, si è proceduto:

1. alla separazione tra gestione dell'infrastruttura ed esercizio dei servizi di trasporto ferroviario (ex D.P.R. 277/1998), che si è tradotta nell'articolazione di Ferrovie dello Stato prima in divisioni (luglio 1998: istituzione della divisione Infrastruttura; maggio 1999: nascita delle tre divisioni del Trasporto Passeggeri, Regionale e Merci) e poi in persone giuridiche diverse (Trenitalia nel giugno 2000 e Rete Ferroviaria Italiana nel luglio 2001);
2. all'apertura alla concorrenza del mercato dei servizi di trasporto ferroviario (merci in particolare), avviata con il D.P.R. 277/1998, disciplinata con il D.P.R. 146/1999 ed estesa prima dal D.L. 70/2000, non convertito, e poi dall'art. 131 della L. 388/2000 (legge finanziaria per il 2001);
3. alla regionalizzazione del trasporto ferroviario locale (D. Lgs. n. 422/1997 e d. Lgs. n. 400/1999), divenuta effettiva -salvo che per le Regioni a statuto speciale, tuttora incluse nel Contratto di servizio nazionale- dal 1°1.2001 ex DPCM 16.11.2000;
4. all'attuazione di una politica di risanamento e rilancio di F.S. S.p.A., che ha trovato espressione nel Piano d'Impresa 1999-2003 approvato dal Ministro del tesoro il 21.7.2000;
5. alla regolazione della disciplina dell'utilizzo e della gestione dell'infrastruttura e dell'effettuazione delle attività di trasporto per ferrovia effettuate dalle imprese ferroviarie operanti in Italia, recependo i principi delle principali direttive comunitarie cardini della liberalizzazione (D. Lgs 188/2003);
6. all'adozione di un regolamento per disciplinare il sistema delle agevolazioni tariffarie in materia di servizi di trasporto ferroviario, nonché l'incentivazione del trasporto ferroviario combinato, accompagnato e di merci pericolose e i relativi criteri e modalità per l'erogazione delle connesse contribuzioni pubbliche (art. 38 l. 166/02).

Impatto comunitario e recepimento

Il processo di trasformazione del settore ferroviario ha le sue radici nelle scelte che la Comunità Europea ha maturato sin dai primi anni '90. Difatti i principi generali e le linee di indirizzo strategico per le riforme di liberalizzazione sono delineati nella Direttiva 91/440 e nelle Direttive comunitarie 95/18, 95/19, le cui norme di recepimento nella legislazione italiana sono contenute nei due D.P.R. n. 277/1998 e n. 146/1999.

La realizzazione della strada intrapresa, iniziata con il gruppo di norme suddette, è stata caratterizzata da più tappe. Il percorso è quindi proseguito con l'emanazione delle Direttive 2001/12, 13 e 14 recepite con il D.Lgs 188/03 emanato l'8 luglio 2003 ed entrato in vigore ad ottobre 2003, e con le quali la Comunità ha fornito maggior dettaglio alla propria azione di indirizzo, nel tentativo di armonizzare i processi e le strategie di liberalizzazione adottati dai vari paesi membri.

Nel 2003, la Comunità nell'ambito del progetto intitolato "Verso uno spazio ferroviario europeo integrato", ha emanato altre direttive contenenti norme in materia di sicurezza ferroviaria (D.49/04) e interoperabilità (D.50/04), in materia di apertura dei singoli mercati nazionali del trasporto merci di cabotaggio (D.51/04) e il regolamento relativo all'istituzione dell'Agenzia Ferroviaria Europea (Reg.881/04).

Per concludere, sono tuttora all'esame della Comunità Europea le proposte relative alla patente dei macchinisti (Proposta di Direttiva sulla certificazione del personale del treno), sulla liberalizzazione dei servizi internazionali di passeggeri (proposta di Direttiva) ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nei servizi ferroviari internazionali (proposta di Regolamento) e, infine, sulle compensazioni in caso di mancata qualità nei servizi ferroviari merci (proposta di Regolamento).

3. Contratti di servizio pubblico precedenti

Contratti di servizio pubblico tra il 1992 e il 1999

Dall'emanazione del Regolamento comunitario 1893/1991, che avviene contestualmente alla trasformazione delle Ferrovie dello Stato in S.p.A, i rapporti tra lo Stato e queste ultime in materia di obblighi di servizio pubblico, si sono uniformati ai principi dettati dalla normativa comunitaria, provvedendo alla stipula di contratti di servizio pubblico¹.

Il primo atto negoziale tra lo Stato e la Società FS con la denominazione "Contratto di servizio pubblico" è stato stipulato il 29 dicembre 1992. In esso le parti disciplinavano "in via transitoria" il solo anno 1993 senza esplicitare le modalità di quantificazione delle compensazioni, ma impegnandosi per il futuro a procedere alla definizione di criteri oggettivi per la parametrizzazione degli acquisti di servizi e per la remunerazione degli obblighi tariffari da parte dello Stato.

Il Contratto di servizio successivo, firmato il 13 febbraio 1996, riguarda il periodo 1994-1996 ed è il primo a contenere un'analisi dettagliata degli obblighi di servizio e dei metodi utilizzati per la quantificazione delle relative compensazioni.

Il 13 luglio 2000 è stato stipulato il Contratto di servizio tra Ministero dei trasporti e della navigazione e FS SpA per il periodo 1997-1999. Benché il periodo di validità del Contratto sia il triennio 1997-1999, esso contiene una clausola di continuità (art. 14 comma 1) in base alla quale "La Società (FS SpA) è autorizzata a proseguire, oltre la vigenza del presente contratto e secondo l'Orario Ufficiale in vigore, nell'erogazione dei servizi di cui al precedente articolo 3 per la stessa quantità di treni-km del 1999, fino alla stipula dei contratti di servizio regionali".

Contratto di servizio 2000-2001

Il successivo Contratto 2000-2001 assume una estrema rilevanza in relazione al cambio dei soggetti firmatari; difatti tale atto si colloca in un periodo temporale a cavallo tra la gestione dei servizi contrattualizzati da parte di FS e quella dei servizi gestiti e contrattualizzati da parte di Trenitalia.

È inoltre da sottolineare, all'interno dello stesso atto, la presenza di una drastica riduzione della dimensione finanziaria del Contratto di servizio nazionale dal 2000 al 2001, dovuta al passaggio alle regioni delle competenze sul trasporto ferroviario regionale, che ha comportato a partire dal 2001 il trasferimento alle regioni della parte più consistente delle risorse relative a contratti di servizio pubblico a seguito dell'emanazione del D.P.C.M. 30.11.2000 (a recepimento dell'Accordo quadro Stato-Regioni del 18.6.1999 e dei conseguenti Accordi di programma tra lo Stato e ciascuna Regione).

Il perimetro degli obblighi di servizio riconosciuti dal Contratto 2000-2001 è stato il seguente:

1. trasporto passeggeri: servizi di ambito regionale su tutto il territorio nazionale (2000) nelle Regioni a statuto speciale e nelle Province autonome (2001); servizi di trasporto notturno; agevolazioni tariffarie ex art. 2 del D.M. 1-T/1990;
2. trasporto merci: trasporti dal continente alla Sardegna e viceversa; trasporti sulle distanze superiori a 1000 km. (innaturale degressività); trasporti di prodotti siderurgici in ambito CEECA; trasporti dal porto di Trieste all'Ungheria e viceversa; trasporti internazionali effettuati attraverso il porto di Trieste Marittima; trasporto intermodale da e per la Francia a supporto del traffico merci in transito attraverso il valico del Monte Bianco.

¹ Il periodo luglio-dicembre 1992 è stato regolato dal Contratto di Programma (COP) 1992-1993 stipulato il 23 gennaio 1991.

Contratto di servizio 2002-2003

L'istruttoria che ha portato alla elaborazione del Contratto di servizio 2002-2003 è stata funzionale ad individuare quali prestazioni di servizi di trasporto ferroviario rispondano ad un interesse collettivo e siano pertanto qualificabili come obblighi di servizio, e quali controprestazioni lo Stato debba corrispondere a fronte dell'erogazione di detti servizi.

Il 18 marzo 2002, nella seduta in cui è stato esaminato il CdS 2000-2001, il CIPE ha approvato lo schema di contratto sottoposto e ha altresì prescritto la presentazione dello schema 2002-2003 entro il 30 giugno 2002.

Lo schema di Contratto di servizio 2002-03 è stato approvato dal CIPE il 29.11.2002, sulla base di specifico parere del NARS, le cui principali indicazioni possono essere così riassunte:

- rideterminazione del costo medio ponderato del capitale o WACC (Weighted Average Cost of Capital) stimato per calcolare la remunerazione del capitale utilizzato per la produzione dei servizi oggetto del contratto, pari a 6,736% ;
- ridefinizione della quantificazione complessiva degli importi spettanti a Trenitalia SpA definendoli, sulla base dei dati di consuntivo 2001, ove disponibili;
- rivisitazione degli indicatori e degli standards di qualità del servizio pubblico regionale e locale con l'invito a Trenitalia ad emanare, per il 2003, Carte dei Servizi con obiettivi di qualità significativamente migliorativi rispetto al 2002, nonché a concordare con il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, fattori, indicatori e standards di qualità tali da riavvicinare le situazioni regionali e locali in cui le differenze risultano ancora elevate nell'anno 2002;
- rivisitazione degli indicatori e del sistema di monitoraggio della qualità del servizio pubblico notturno, con particolare attenzione ai dati relativi al fattore "pulizia";
- previsione di un sistema di monitoraggio che predisponga un maggior coinvolgimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nella fase di predisposizione del capitolato di gara relativo all'attribuzione in outsourcing del servizio di rilevazione della qualità percepita (customer satisfaction);
- rivisitazione del meccanismo di rendicontazione e conguaglio dello schema di Contratto.

Pur avendo superato le istruttorie di merito, la stipula del Contratto di servizio 2002-03 non è stata perfezionata per la mancata definizione dell'imponibilità dell'IVA sui contributi. Ciò ha conseguentemente determinato un problema relativo alla natura programmatica del contratto 2002-03, risoltosi con la manifesta volontà delle parti contraenti di recuperare lo stesso carattere ex ante nello schema di Contratto di servizio 2004-05.

4. Contratto di servizio Pubblico 2004-2005

Lo schema di Cds 2004-2005 è stato elaborato nel pieno rispetto delle prescrizioni CIPE relative al Cds 2002-2003. Nella parte dedicata ai singoli obblighi di servizio si dà specificamente conto della conformità delle prescrizioni.

Il principio cardine del Contratto 2004-2005 è rappresentato dalla natura patrizia dell'atto, nella quale è riscontrabile l'incontro delle rispettive volontà, relative alla previsione e all'erogazione dei servizi ferroviari, da parte della Società, e al riconoscimento e alla qualifica di servizi come

rispondenti a servizio pubblico ai sensi e per gli effetti dei citati regolamenti comunitari (Reg.CEE 1191/69 – Reg.CEE 1893/91), da parte del Ministero.

La vigenza del contratto 2004-2005 copre il periodo intercorrente dal 1 gennaio 2004 al 31 dicembre 2005 e prevede le regole contrattuali relative ai servizi ferroviari di ambito regionale (art. 2), ai servizi viaggiatori notturno per ferrovia (art. 3) e alle agevolazioni tariffarie per determinate categorie di viaggiatori (art. 4). Inoltre il Contratto regola in materia di compensazioni previste per la produzione dei servizi (art. 6), di qualità dei servizi offerti (art. 7), di variazioni, di monitoraggio e di valutazione dei servizi prestati (artt. 8, 9 e 10); individua il ruolo di vigilanza nel Ministero (art. 12) e infine prevede la clausola di continuità che autorizza la Società a proseguire oltre la scadenza, fino alla stipulazione del successivo Contratto di servizio, o fino alla comunicazione da parte del Ministro - con un preavviso di almeno 30 giorni - di cessazione di tutti o di particolari obblighi di servizio, nell'erogazione dei servizi contrattualizzati (art. 13).

La relazione prosegue con la descrizione dei singoli servizi offerti dalla Società Trenitalia, con l'esplicitazione delle proposte relative alla quantità minima di servizi da erogare nelle Regioni a statuto speciale e nelle province autonome, comprensivi dei servizi interregionali indivisi, delle proposte relative alla produzione programmata dei servizi viaggiatori notturno per ferrovia ed infine con le proposte relative alle agevolazioni contemplate per determinate categorie di viaggiatori.

Nel dettaglio la relazione comprende un commento dei servizi erogati negli anni precedenti (2001-2002-2003), dei fenomeni e degli eventi che hanno determinato gli andamenti gestionali o specifiche variazioni della produzione, nonché cenni riassuntivi delle rendicontazioni certificate dei costi e dei ricavi per gli specifici servizi, con le relative note metodologiche.

Da ultimo si sottolinea che la pronuncia della Agenzia delle Entrate avente per oggetto "IVA - Contratto di servizio tra Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e Trenitalia S.p.A. relativo a servizi ferroviari riconosciuti come rispondenti a servizio pubblico" del 17 marzo c.a., in risposta ai quesiti a suo tempo posti sia dal Ministero che da Trenitalia stessa, pone il problema della inadeguatezza degli stanziamenti del bilancio dello Stato a coprire gli oneri sopportati dalla Società. Pertanto appare di fondamentale importanza che tali aspetti vengano tenuti in considerazione per procedere agli adeguamenti necessari degli ammontari previsti nello schema di Contratto di servizio, stimabili complessivamente in circa 36,2 milioni di euro per ciascun anno, fin dalla predisposizione del ddl di assestamento di Bilancio per il 2005.

B. Servizi di trasporto nelle Regioni a statuto speciale e nelle Province autonome

1. Descrizione del servizio

I servizi ferroviari di ambito regionale regolati dallo schema di Contratto di servizio 2004-2005 sono i servizi di competenza delle Regioni a statuto speciale e le Province autonome, in attesa che si completi, per esse, l'attuazione del D. Lgs. 422/1997.

Ai servizi suddetti, di stretta competenza delle Regioni a statuto speciale, si aggiunge un ammontare di servizi interregionali c.d. "indivisi", prodotti nelle Regioni del Nord-Est e che interessano contemporaneamente almeno una Regione a statuto ordinario e una Regione a statuto speciale o Provincia autonoma (relazioni: Trieste-Portogruaro-Venezia, Trieste- Udine-Venezia, Bologna-Bolzano/Brennero, Verona-Bolzano/Brennero).

Per memoria si ricorda che il passaggio delle risorse finanziarie dallo Stato alle Regioni a statuto ordinario, avvenuto con DPCM del 16 novembre 2000 (pubblicato il 30/12/2000) ha reso possibile la predisposizione dei contratti di servizio tra Trenitalia e le regioni stesse. A partire dal gennaio 2001, quindi, i servizi di trasporto viaggiatori d'interesse locale e regionale, in essi compresi quelli interregionali d'interesse locale, erogati da Trenitalia SpA nelle regioni a statuto ordinario, sono disciplinati da contratti di servizio tra quest'ultima e le singole regioni interessate.

In relazione alla problematica dei servizi interregionali "indivisi" suddetti e senza volersi addentrare nel processo di attribuzione alle regioni della competenza dei diversi servizi, su cui Trenitalia non ha competenza, si ricorda che i criteri a suo tempo utilizzati da FS nell'elaborare la proposta di base sottoposta all'amministrazione centrale e ai rappresentanti delle regioni, furono i seguenti:

- evitare di spezzare treni usati dai viaggiatori senza soluzione di continuità, ammettendo invece il taglio nel caso dei servizi per i quali il collegamento era dettato più da esigenze di carattere tecnico (e quindi contingenti) che dalla struttura della domanda;
- mantenere in un'unica attribuzione la relazione di traffico, evitando l'assegnazione delle 'andate' ad una regione e dei 'ritorni' ad un'altra, soluzione certamente salomonica, ma poco rispondente ai criteri di gestione industriale dei processi di produzione del servizio e che, in quanto tale, avrebbe vanificato i principi della riforma;
- attribuire i servizi alla regione i cui cittadini fossero i principali utilizzatori degli stessi in "attraversamento di confine".

La proposta di FS venne presentata alle regioni e alle province autonome in occasione del noto convegno di Tivoli (26-27 febbraio 1998), a seguito del quale cominciarono decine di incontri bilaterali tra regioni confinanti, culminati nella sigla di un accordo nel luglio 1998.

In particolare, per quanto riguarda l'analisi dei servizi ferroviari nel Nord-Est del Paese, la proposta di FS, supportata da un passaggio informale con regioni e province interessate, attribuiva tutti i servizi interregionali (IR) Veneto-Brennero al Veneto e proponeva un pool per gli IR Veneto-Friuli.

Nel corso degli incontri del luglio 1998 e nei mesi successivi, vennero presentate numerose proposte alternative, che non trovarono tuttavia l'accordo di tutti i soggetti coinvolti, con la conseguenza che l'allora Ministero dei trasporti decise di stralciare gli IR di interesse delle regioni a statuto speciale e delle province autonome, in attesa dei successivi adempimenti degli Enti Locali. In occasione della presentazione dei conti provvisori richiesti dal Ministero ad FS nel dicembre 1999, gli IR in questione vennero quindi presentati in un complesso di treni "indivisi" tra le suddette regioni e province, in attesa di una soluzione del problema.

In tal senso anche il Contratto di Servizio pubblico 1997-99 tra il Ministero e FS (approvato nel luglio del 2000) ha previsto, all'allegato 2 ("Criteri di ripartizione...") un'apposita postilla ai servizi

elencati per il Veneto ed il Friuli, in cui si rimanda la definizione e l'integrazione dei citati servizi a successivi atti normativi.

Nel corso del 2003 si è svolto uno specifico incontro presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con i rappresentanti delle Regioni e delle province autonome interessate ma non ne sono scaturite indicazioni in grado di giungere ad una soluzione condivisa. Nel corso dell'incontro è stata fornita a Trenitalia l'indicazione di prevedere nel novero dei servizi "indivisi" anche i servizi interregionali della linea "Trieste - Portogruaro - Venezia", con ciò elevando lo specifico ammontare dei treni*km previsti per i servizi "indivisi" nello schema di contratto 2002-03 da circa 2.568.000 a circa 3.800.000.

La tabella successiva espone la produzione prevista dall'Accordo Quadro tra lo Stato e le Regioni, del 19.04.1999, e quella effettuata nelle regioni a statuto speciale negli anni subito successivi, fino al 2004 (preconsuntivo). L'emergere del progressivo ammontare dei servizi "indivisi" ha determinato un formale aumento della produzione, tanto è vero che l'evoluzione così riportata ha valore puramente descrittivo, non potendosi determinare per ciascuna regione una esatta commisurazione del livello quantitativo dei servizi resi con gli stanziamenti previsti.

Tabella 1: Produzione dei Servizi Regionali

	ACCORDO QUADRO STATO - REGIONI (19.04.99)	EFFETTUATI 2001	EFFETTUATI 2002	EFFETTUATI 2003	PRECONS 2004
Valle d'Aosta	1.700.000	1.217.083	294.240	1.677.694	1.689.784
Bolzano	1.900.000	2.038.199	1.901.656	1.837.046	1.850.718
Friuli	3.600.000	3.638.539	3.120.522	3.129.761	3.148.223
Sardegna	3.600.000	3.634.710	3.710.834	3.693.438	3.711.489
Sicilia	10.700.000	10.798.887	10.477.919	10.606.232	10.671.788
Trentino	1.400.000	1.390.612	1.405.143	1.563.021	1.598.323
Totale esclusi servizi indivisi	22.900.000	22.918.030	21.410.215	22.527.192	22.670.927
Servizi interregionali indivisi		2.557.896	3.805.853	3.791.777	3.802.013
Totale servizi nelle regioni e province autonome	22.900.000	25.475.925	25.216.071	26.308.968	26.472.940

Appare, infatti, opportuno ricordare che, delle risorse individuate dall'accordo quadro dell'aprile 1999, pari a 2709 miliardi di lire, una quota parte, individuata dal citato accordo e dal DPCM in 2286,5 miliardi di lire e articolata per ciascuna regione, è stata assegnata alle regioni a statuto ordinario. La rimanente quota, pari a 422,5 miliardi di lire, venne destinata alle regioni a statuto speciale e alle province autonome per l'effettuazione dei servizi di loro competenza.

In base al contenuto dell'accordo (art. 5) l'articolazione della somma complessivamente stanziata per finanziare detti servizi deve essere definita "dopo l'emanazione delle norme di attuazione" ed avverrà "in conformità ai relativi statuti". Allo stato attuale le risorse da attribuire a ciascuna regione o provincia autonoma non sono formalmente individuabili² né è stata completata la necessaria ricognizione volta ad accertare la congruità delle risorse stanziate per i servizi in oggetto. Di conseguenza nello schema di contratto non ci si può che riferire unicamente allo stanziamento nel capitolo 1540 dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze pari a circa 218 milioni di euro.

² Trenitalia, su esplicita richiesta del Comitato tecnico di gestione dell'accordo, costituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha illustrato i parametri tecnico economici riferiti all'anno 2002 relativi al complesso dei servizi di trasporto regionale e locale. In quella sede sono stati evidenziati sia il sostanziale raggiungimento dell'obiettivo di risanamento del ramo d'azienda "trasporto regionale" di FS, a suo tempo posto a base dell'accordo, sia la non sostenibilità prospettica di tale business in una situazione di stanziamenti pubblici fermi ai valori monetari del 1993 ed in presenza di un significativo piano di investimenti in materiale rotabile.

Per quanto riguarda la produzione dei servizi negli anni 2001-03, meritano un approfondimento le variazioni di produzione che si riscontrano negli anni 2001 e 2002, essenzialmente dovute alle difficoltà infrastrutturali nelle Regioni Val d'Aosta e Sicilia.

Per quel che riguarda la Val d'Aosta, oltre agli effetti dell'alluvione verificatasi nel novembre del 2000, si devono considerare le interruzioni programmate della linea ferroviaria, in coincidenza di interventi di ripristino velocità / velocizzazione della stessa (accordo RFI-Vallée). Si è quindi verificata una carenza di circa 70.000 treni*km, forniti attraverso la programmazione di servizi sostitutivi con autobus per circa 68.000 bus*km. In particolare la specifica articolazione dell'offerta è stata concordata con la Regione, per ovviare le difficoltà di penetrazione nell'area metropolitana di Torino, prevedendo la sostituzione di alcuni treni Aosta-Chivasso-Torino con autocorse Aosta-Chivasso e successivo proseguimento con treni interregionali Milano-Torino.

Per quanto riguarda la minore produzione in Sicilia, si osserva che la variazione rispetto a quanto programmato nello Schema di Contratto 2002-03 (-192.000 treni*km) è da attribuirsi principalmente ad interruzioni programmate delle linee, da parte di RFI, e a cui si è fatto fronte tramite la predisposizione di servizi sostituiti con autobus, per complessivi 450.000 bus*km.

Nella regione siciliana è bene ricordare l'effetto dell'attivazione del nuovo collegamento ferroviario fra Palermo e l'aeroporto di Punta Raisi, avvenuto già nell'ottobre 2001. L'attivazione ha comportato un onere aggiuntivo per la necessità di riconsiderare l'intero programma di esercizio del circuito ferroviario metropolitano di Palermo, con l'inserimento delle nuove corse da e verso l'aeroporto, dando adeguato soddisfacimento alla domanda di mobilità presente in modo particolare sulla direttrice costiera Palermo-Messina-Catania. Al fine di fronteggiare l'aumento di servizi a costanza di fabbisogno finanziario Trenitalia si è trovata costretta a riorganizzare l'offerta su direttrici a domanda meno intensa (Siracusa-Gela-Canicattì e Catania-Caltagirone-Gela). Su questi temi si ricorda che la Regione Sicilia ha avanzato a più riprese all'amministrazione centrale la richiesta di uno stanziamento aggiuntivo, che finora non ha trovato adeguata soluzione.

Nel complesso alla luce di quanto fin qui rappresentato, Trenitalia prevede, per lo schema 2004-05, l'erogazione di servizi per un numero di treni*km non inferiore alla quantità effettuate nell'anno 2003.

Infine, per valutare la base del Contratto 2004-2005 dal punto di vista economico, si evidenziano in forma sintetica le principali voci di rendicontazione degli anni precedenti, che sono rappresentate nella tabella seguente.

Tabella 2: Costi e Ricavi dei Servizi Regionali

Costi e ricavi dei servizi nelle Regioni a statuto speciale e nelle Province Autonome 2001-02-03			
(in migliaia di euro)	2001	2002	2003
RICAVI	56.432	58.447	66.861
COSTI	-245.642	-231.271	-234.528
AMMORTAMENTI	-12.750	-17.543	-19.275
DIFFERENZA (RICAVI-COSTI)	-201.960	-190.567	-222.248
COSTO DEL CAPITALE INVESTITO	-14.619	-19.309	-23.975
IRAP	-6228	-7.925	-7.401
SBILANCI	-222.807	-217.601	-213.326

Dall'analisi dei risultati emerge l'incremento degli ammortamenti e del costo del capitale investito (CIN), entrambi collegati strettamente al piano degli investimenti, intrapreso da Trenitalia per adeguare gli standard prestazionali e qualitativi della flotta.

Il peso degli ammortamenti sul totale dei costi si è infatti incrementato di oltre 3 punti percentuali, passando dal 5,2% del 2001 all'8,5% del 2003. Più intenso ancora l'incremento registrato dal capitale investito, che passa dal 6% al 10,5%.

Per quel che riguarda la compensazione da prevedere per i servizi regolati dal Contratto di servizio 2004-2005, va ricordato quanto stabilito dal Dlgs.422/97, all'articolo 20, laddove si prevede che il trasferimento di risorse dovrà garantire il livello di servizio, considerando anche il tasso di inflazione del settore. Appare dunque necessario prevedere una integrazione delle risorse dedicate ai servizi offerti nelle Regioni a statuto speciale e nelle Province Autonome.

2. Metodologia di determinazione della compensazione

Per i servizi ferroviari di ambito regionale, contemplati dal Contratto e quindi erogati nelle Regioni a statuto speciale e Provincia autonoma, la metodologia di determinazione dei costi e ricavi e delle conseguenti compensazioni spettanti, è analoga a quella adottata dalle Regioni a statuto ordinario, risultante da quanto concordato tra lo Stato e le Regioni e formalizzato nell'Accordo Quadro del 18.6.1999. Tale metodologia, attualmente adottata nell'ambito dei Contratti di servizio con le Regioni a statuto ordinario, costituisce pertanto l'obbligato riferimento istituzionale.

Nell'ambito dei costi è incluso altresì il costo del capitale investito, che nella metodologia concordata in sede di definizione dell'accordo-quadro è individuata come voce di costo ma non è quantificata ed è sottoposta alla definizione dell'azionista "in funzione dei piani d'investimento approvati dallo stesso azionista".

Il tasso di remunerazione del capitale investito utilizzato è del 6,736% come stabilito dal NARS in sede di deliberazione sullo schema di Cds 2002-03.

Per quanto attiene ai ricavi, essi sono calcolati sulla base dei viaggiatori*km del singolo treno e del rendimento medio a viaggiatore*km. I viaggiatori*km del singolo treno sono rilevati puntualmente due volte all'anno (a luglio e a novembre), per un periodo complessivo di due settimane. Il rendimento medio del viaggiatore/km viene calcolato, per i treni delle singole regioni in base al mix tariffario (gratuità ed evasione, abbonati ed ordinari) e in base al livello tariffario della regione. Per semplicità, si attribuisce ai treni della regione di tipo metropolitano, diretto e regionale il livello tariffario della regione stessa, mentre ai treni di tipo interregionale si attribuisce il livello tariffario nazionale.

Il costo per treno è pari alla somma delle tredici voci di costo di seguito elencate, la cui imputazione ai soli servizi di ambito regionale è stata impostata a seguito del processo di divisionalizzazione di Trenitalia:

- costi di macchina
- costi di scorta
- costi di manutenzione corrente
- costi di manutenzione ciclica
- costi di pulizia
- costi di energia di trazione
- costi di distribuzione dei titoli di viaggio
- costi di manovra
- altri costi
- pedaggio
- ammortamento
- costo del capitale investito
- IRAP

Ognuna di tali voci di costo è a sua volta in genere composta da una quota preponderante di costi diretti, dovuti al personale e ai costi operativi direttamente assegnati alla struttura, e una quota derivante dalla differenza fra costi e introiti dovuti alle prestazioni infragruppo (lavori eseguiti dalle strutture della Divisione Trasporto Regionale a favore dei treni di altre Divisioni e viceversa)

A loro volta le varie componenti di costo sono calcolate come di seguito descritto.

Costo macchina, pari al costo delle ore uomo di macchina, dipende dalla velocità commerciale del treno e dal modulo di macchina.

Costo della scorta, pari al costo delle ore uomo di scorta, dipende dalla velocità commerciale del treno e dal modulo di scorta.

Costi di manutenzione corrente, dipendono dalla tipologia del materiale e dalla sua composizione. L'unità di misura è il costo per ora di manutenzione che tiene conto sia dei costi di personale diretto e indiretto, sia dei costi operativi e dei consumi di materiale.

Costi di manutenzione ciclica, dipendono dalla tipologia del materiale e dalla sua composizione. Una parte preponderante della manutenzione ciclica è capitalizzata (consiste infatti, a tutti gli effetti, in investimento). Qui si tiene conto solo della quota residua di manutenzione ciclica. L'unità di misura è il costo residuo per ora di manutenzione ciclica.

Costo di pulizia. Il costo di pulizia del rotabile è ripartito ad elemento*km.

Costo di manovra. Il costo di manovra, valutato a partire dal costo di manovra all'ora, tiene conto sia della tipologia del materiale, sia dell'attrezzaggio delle stazioni di inizio della corsa del treno e del tempo richiesto dalle differenti azioni di manovra. Nel costo unitario sono compresi tutti i costi di manovra, dovuti sia al lavoro sia alle macchine utilizzate.

Energia di trazione. Viene calcolata separatamente per energia elettrica e carburante e riportata rispettivamente per treno*km elettrico e diesel.

Costi di distribuzione. I costi di distribuzione vengono attribuiti come percentuale sugli introiti da traffico.

Altri costi. Comprensivi dei costi di struttura locale e centrale, vengono attribuiti a treno*km.

Pedaggio. Il Pedaggio, ridotto dello sconto "K2" per tener conto dei maggiori costi in termini di modulo di macchina dovuti alle inefficienze tecnologiche dell'infrastruttura, viene calcolato per ogni treno in base alla tipologia della linea, delle stazioni utilizzate e del treno stesso.

Ammortamento. I costi di ammortamento del materiale vengono riportati a elemento*km.

Costo del capitale investito, pari al 6,736%, pre-tax, della media del valore delle immobilizzazioni nette più il capitale circolante. La media è quella aritmetica tra la situazione del 1 gennaio e quella al 31 dicembre, dell'anno di riferimento. Il costo del capitale per singola regione si ottiene dividendo il valore nazionale per il totale nazionale dei treni*km regionali e Interregionali e moltiplicando il valore ottenuto per il totale degli stessi treni*km della Regione.

IRAP = Imposta regionale sulle attività produttive, secondo legge (al momento, pari all'aliquota di legge sulla somma algebrica del risultato operativo netto e del costo del lavoro). L'IRAP per singola regione si ottiene dividendo il valore nazionale per il totale nazionale dei treni*km Regionali e Interregionali e moltiplicando il valore ottenuto per il totale degli stessi treni*km della Regione.

Per una descrizione più dettagliata, relativa alla valorizzazione dei parametri economici, si rimanda alle certificazioni dei servizi contenute nelle relazioni di rendicontazione dei servizi per gli anni 2001, 2002 e 2003.

3. Qualità dei servizio

Il sistema di monitoraggio della qualità dei servizi utilizzato da Trenitalia consente, come è noto, la valutazione congiunta dei risultati di performance (qualità erogata) e di quelli di customer satisfaction (qualità percepita). Si tratta di un sistema articolato, che riguarda puntualmente una serie di specifici aspetti del servizio, in quanto sono molteplici gli elementi del servizio stesso che incidono sulla qualità dei servizi ferroviari.

Per ciò che riguarda la misurazione della qualità erogata nei servizi di trasporto regionale, i fattori della qualità previsti (di cui al DPCM del 30.12.1998) sono quelli considerati dalle Carte dei servizi regionali/provinciali, ovvero i seguenti:

- puntualità e regolarità;
- comfort a bordo;
- pulizia dei mezzi;
- servizi aggiuntivi;
- livello del servizio;
- informazioni alla clientela;
- sicurezza personale e patrimoniale (security);
- servizi per la clientela disabili;
- integrazione modale;
- aspetti comportamentali e comunicazionali del personale;
- attenzione all'ambiente.

In particolare il Contratto di Servizio 2004-2005, in linea con lo Schema di contratto di servizio 2002-03, ha estrapolato, dagli indicatori di qualità erogata sopraelencati, le performance relative ai seguenti fattori:

- puntualità del servizio;
- affidabilità del servizio (non presente in Carta dei servizi, misurata dalla regolarità dei treni);
- pulizia dei mezzi;
- comfort del viaggio;
- livello del servizio offerto;
- assistenza ai disabili.

Rispetto a tali fattori, l'andamento dei risultati della qualità dei servizi locali nelle Regioni a Statuto Speciale, mostra valori assoluti e trend sostanzialmente positivi. Si evidenzia il superamento del gap rilevato dal CIPE in relazione alle differenze di risultato delle quattro regioni a statuto speciale e delle due province autonome.

La relazione prosegue analizzando i risultati dei quattro fattori partendo dal consuntivo dell'anno 2002 confrontandolo con gli anni 2002 e 2003; l'ultima tabella relativa al riepilogo generale contiene anche gli obiettivi 2005.

PUNTUALITÀ

Le tabelle seguenti contengono i risultati raggiunti in termini di puntualità dalle diverse realtà regionali. A tal proposito si evidenzia il buon livello di servizio raggiunto mediamente nelle regioni / province autonome e l'evoluzione positiva nel periodo esaminato, testimoniato dall'aumento della media dei risultati e dalla diminuzione della variabilità territoriale, come si desume dalla discesa dei valori della varianza dei risultati nel corso del periodo 2002-04.

Tabella 3: Puntualità Treni DTR entro i 5 minuti

PUNTUALITA' TRENI DTR ENTRO 5' (%)			
	2002	2003	2004
VAL D'AOSTA	77,8%	96,1%	93,8%
BOLZANO	97,0%	91,3%	95,5%
FRIULI V.G.	93,3%	93,8%	89,5%
SARDEGNA	93,0%	90,1%	95,7%
SICILIA	89,9%	94,4%	90,8%
TRENTINO	94,4%	77,8%	93,9%
MEDIA	90,9%	90,6%	93,2%
VARIANZA	0,0047	0,0044	0,0006

(*) Standard B

Tabella 4: Puntualità Treni DTR entro i 15 minuti

PUNTUALITA' TRENI DTR ENTRO 15' (%)			
	2002	2003	2004
VAL D'AOSTA	94,9%	98,8%	97,7%
BOLZANO	99,1%	97,1%	98,6%
FRIULI V.G.	97,8%	97,5%	97,0%
SARDEGNA	97,8%	96,0%	97,7%
SICILIA	95,8%	98,1%	96,8%
TRENTINO	98,1%	90,7%	98,0%
MEDIA	97,2%	96,4%	97,6%
VARIANZA	0,00025	0,00086	0,00004

(*) Standard B. Esclude le cause di ritardo derivanti da forza maggiore, le cause di ritardo non dipendenti dal soggetto gestore del servizio e dal soggetto gestore dell'infrastruttura, ma con inclusione delle cause di ritardo derivanti da cantieri di manutenzione e/o sviluppo della rete, come previsto dal DM 146T/2000.

Sulla base delle performance rappresentate, la tendenza può essere confermata come obiettivo per il 2005, fissando obiettivi di miglioramento dei risultati allineati, rispetto al 2004, al punto percentuale superiore o maggiorati dello 0,5%.

AFFIDABILITA'

L'affidabilità dei treni è misurata attraverso la regolarità della circolazione, intendendo con ciò la garanzia dell'arrivo a destinazione dei treni stessi. L'indicatore di riferimento consiste nella percentuale dei treni soppressi (escluse le cause di forza maggiore) sul totale dei treni programmati, per la quale lo Schema di contratto 2002-03 ha fissato uno standard dello 0,5%, corrispondente ad un 99,5% dei treni regolarmente giunti a destinazione.

La tabella che segue illustra i risultati conseguiti negli anni 2002-04, da cui emerge un raggiungimento solo parziale degli standard fissati, malgrado si evidenzii un trend di miglioramento nell'ultimo anno. Su questa base si ritiene di poter confermare il valore dello standard 2002 come obiettivo di riferimento per il 2005.

Tabella 5: Affidabilità treni DTR

Regione	2003	2003	2004
Bolzano	0,20%	0,50%	0,37%
Friuli V. Giulia	2,00%	4,10%	1,82%
Sardegna	0,53%	0,24%	0,77%
Sicilia	0,67%	0,57%	0,35%
Trento	nd	nd	0,11%
Valle d'Aosta	1,29%	1,22%	0,26%

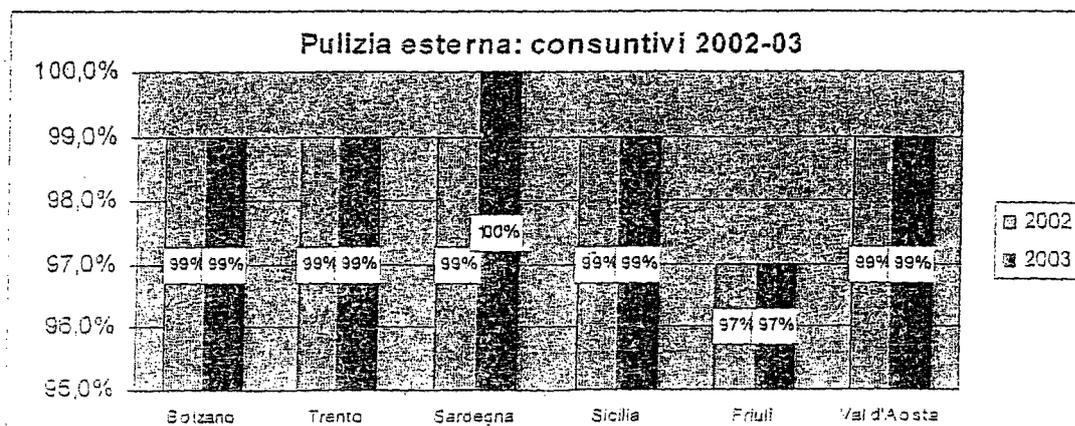
PULIZIA

Per quel che riguarda la pulizia dei mezzi si ricorda che gli indicatori individuati riguardavano sia la pulizia interna dei veicoli, analizzata attraverso il numero degli interventi messi in atto e una pulizia esterna, relativa agli interventi che vengono fatti sulle parti esterne dei treni, eliminando dalle stesse qualsiasi graffio o segno di qualsiasi altro genere.

Il grafico che segue, relativo alla pulizia esterna delle carrozze, dimostra il raggiungimento di risultati prossimi al 100% in tutte le realtà territoriali.

I risultati relativi al comfort del servizio sono rappresentati da due indicatori: il numero di carrozze climatizzate e il numero di carrozze con sedili rinnovate. Anche per questi indicatori, i risultati degli anni 2002-03 appaiono nettamente positivi e le prospettive di ulteriori miglioramenti per il 2005 fanno riferimento agli impegni di Trenitalia in ciascuna Carta dei servizi regionale.

Grafico 1 Pulizia esterna dei Treni DTR



L'analisi della pulizia interna a bordo del treno prende in considerazione i diversi interventi previsti all'interno dei rotabili, la cui effettuazione è affidata a società esterne specializzate mediante gare di appalto. Il programma dei cicli di pulizia delle vetture è definito in base alle necessità di intervento e in funzione dei turni di servizio e dei tempi di sosta del materiale rotabile; esso si articola in una tipologia di interventi di seguito indicati:

1. Pulizia di fondo (I4): si effettua in occasione di revisione o a intervalli stabiliti di utilizzazione, mediamente ogni 30/40 giorni.
2. Pulizia di base (I3): si effettua in occasione della manutenzione corrente per treno completo (MCPTC), che può variare sulla base del materiale impiegato e dei Km percorsi; avviene indicativamente ogni settimana e ha lo scopo di mantenere tutte le parti interne ed esterne dei mezzi in condizione di igiene, decoro e pulizia soddisfacente.
3. Pulizia di mantenimento (I2): si effettua secondo le necessità e ha lo scopo di mantenere tutte le parti interne ed esterne dei mezzi che si trovano più a contatto dei Clienti in condizioni idonee di igiene, decoro e pulizia.
4. Intervento minimo (I1): ha lo scopo di eliminare la sporcizia accumulatasi durante il viaggio all'interno delle carrozze, di completare la scorta di accessori igienici e di assicurare il rifornimento idrico delle ritirate e dei locali lavabo.

La tabella che segue dà conto degli interventi effettuati in ciascuna regione, prendendo a riferimento gli obiettivi a suo tempo indicati nello schema di Contratto di servizio 2002-03. I valori-obiettivo indicati nell'apposito allegato dello schema sono stati trasformati per renderli coerenti con i sistemi di rendicontazione adottati, che raggruppano gli interventi effettuati nell'unità di riferimento "treno". Per fare ciò sono stati utilizzati appositi coefficienti di composizione media dei treni di trasporto regionale in ciascuna delle regioni / province autonome esaminate.

Tabella 6. Pulizia interna dei treni DTR

VAL D'AOSTA	Interventi programmati 2002 (Schema CdS 2002-03)	Coefficiente di composizione media del treno	Interventi programmati per treno 2002	Interventi effettuati 2003	Delta 03-02	Interventi effettuati 2004	delta 04-02
I 4 - Int. di Fondo	48	3,87	12	0	-12	0	-12
I 3 - Int. di Base	288		74	0	-74	0	-74
I 2 - Int. di Mantenimento	1.728		447	2.867	2.420	2.845	2.398
I 1 - Int. Minimo	2.352		608	6.383	5.775	7.616	7.008

BOLZANO	Interventi programmati 2002 (Schema CdS 2002-03)	Coefficiente di composizione media del treno	Interventi programmati per treno 2002	Interventi effettuati 2003	Delta 03-02	Interventi effettuati 2004	delta 04-02
I 4 - Int. di Fondo	542	3,37	140	413	273	138	-2
I 3 - Int. di Base	1.575		407	1.135	728	1.130	723
I 2 - Int. di Mantenimento	17.722		4.579	3.626	-953	4.233	-296
I 1 - Int. Minimo	24.115		6.231	8.024	1.793	8.628	2.397

TRENTO	Interventi programmati 2002 (Schema CdS 2002-03)	Coefficiente di composizione media del treno	Interventi programmati per treno 2002	Interventi effettuati 2003	Delta 03-02	Interventi effettuati 2004	delta 04-02
I 4 - Int. di Fondo	0	3,13	0	0	0	0	0
I 3 - Int. di Base	0		0	0	0	0	0
I 2 - Int. di Mantenimento	5.967		1.906	1.772	-134	2.762	856
I 1 - Int. Minimo	9.496		3.034	4.728	1.694	2.998	-36

FRIULI V.G.	Interventi programmati 2002 (Schema CdS 2002-03)	Coefficiente di composizione media del treno	Interventi programmati per treno 2002	Interventi effettuati 2003	Delta 03-02	Interventi effettuati 2004	delta 04-02
I 4 - Int. di Fondo	1.203	4,99	241	663	422	538	297
I 3 - Int. di Base	9.746		1.953	3.838	1.885	4.519	2.566
I 2 - Int. di Mantenimento	39.543		7.924	7.981	57	7.494	-430
I 1 - Int. Minimo	42.828		8.583	11.410	2.827	13.223	4.640

SICILIA	Interventi programmati 2002 (Schema CdS 2002-03)	Coefficiente di composizione media del treno	Interventi programmati per treno 2002	Interventi effettuati 2003	Delta 03-02	Interventi effettuati 2004	delta 04-02
I 4 - Int. di Fondo	1.750	2,47	709	1.313	604	1.679	970
I 3 - Int. di Base	14.423		5.839	3.623	-2.216	4.430	-1.409
I 2 - Int. di Mantenimento	125.307		50.732	49.662	-1.070	61.927	11.195
I 1 - Int. Minimo	63.387		25.663	27.665	2.002	26.754	1.091

SARDEGNA	Interventi programmati 2002 (Schema CdS 2002-03)	Coefficiente di composizione media del treno	Interventi programmati per treno 2002	Interventi effettuati 2003	Delta 03-02	Interventi effettuati 2004	delta 04-02
I 4 - Int. di Fondo	934	2,92	320	931	611	952	632
I 3 - Int. di Base	8.369		3.037	3.191	154	2.585	-452
I 2 - Int. di Mantenimento	42.032		14.395	17.780	3.385	22.459	8.064
I 1 - Int. Minimo	51.790		17.736	9.853	-7.883	5.473	-12.263

L'analisi dei dati sugli interventi di pulizia interna effettuati negli anni 2002-04 evidenzia alcuni aspetti salienti. In primo luogo il numero complessivo degli interventi effettuati è di gran lunga superiore a quelli programmati e ciò testimonia, da un lato, un impegno importante in termini quantitativi, dall'altra la necessaria variabilità che, da un anno all'altro, caratterizza i cicli di pulizia in ragione dei necessari adeguamenti agli orari dei servizi ed alle ricadute in termini di programmazione dei turni dei materiali e dei cicli manutentivi.

In alcune realtà si sono verificate differenze negative rispetto ad alcune tipologie di interventi programmati, che sono frutto in gran parte delle variazioni nella programmazione cui si è fatto riferimento. In particolare è il caso della Val d'Aosta - dove gli interventi di maggiore rilievo vengono effettuati negli impianti del Piemonte e dove il forte aumento degli interventi I1 e I2 è da mettersi in relazione con il ripristino graduale della produzione programmata di servizi ferroviari interrotta a seguito dell'alluvione del 2002 - di Trento - in cui, analogamente, la programmazione degli interventi ha interessato impianti fuori dei confini della provincia autonoma - della Sardegna - in cui la pianificazione ha privilegiato gli interventi di pulizia a maggiore intensità.

Per quanto riguarda l'indicatore da tenere in considerazione ai fini del contratto, va evidenziato che è in corso una revisione dei contratti di pulizia, che porterà, nel corso del 2005 alla definizione di nuovi standard più efficaci in termini di risultato, legati non solo alla effettuazione della prestazione ma anche ai suoi effetti sulla qualità del servizio reso da Trenitalia. Si propone pertanto di mantenere a riferimento gli obiettivi di pulizia del 2002 (considerati per treno e non per singolo intervento) che attualmente sono il riferimento contrattuale in essere con i fornitori, fatta salva la possibilità di rivedere in senso migliorativo tale obiettivo, in coerenza con l'esito delle gare e con i relativi capitolati.

COMFORT

I risultati relativi al comfort del servizio sono rappresentati da due indicatori: il numero di carrozze climatizzate e il numero di carrozze con sedili rinnovate. Anche per questi indicatori, l'analisi dei risultati degli anni 2002-04 mettono in evidenza trend nettamente positivi, convergenti verso il miglioramento come indicato dall'evoluzione dei valori della varianza dei risultati. Le prospettive di ulteriori miglioramenti per il 2005, inserite nell'ultima colonna della tabella come proposta di obiettivi per l'anno, fanno riferimento agli impegni di Trenitalia in ciascuna Carta dei servizi regionale.

Tabella 7: Comfort dei treni DTR

Comfort Confronto anni 2002-2004 e obiettivi 2005					
		2002	2003	2004	2005
Bolzano	Carrozze climatizzate	15%	31%	65%	100%
	Carrozze con sedili rinnovate	100%	100%	100%	100%
Trento	Carrozze climatizzate	15%	62%	59%	73%
	Carrozze con sedili rinnovate	98%	81%	91%	100%
Sardegna	Carrozze climatizzate	61%	90%	90%	100%
	Carrozze con sedili rinnovate	50%	88%	90%	100%
Sicilia	Carrozze climatizzate	67%	74%	81%	92%
	Carrozze con sedili rinnovate	68%	76%	83%	92%
Friuli	Carrozze climatizzate	-	42%	69%	79%
	Carrozze con sedili rinnovate	86%	100%	98%	100%
Val d'Aosta	Carrozze climatizzate	20%	69%	91%	96%
	Carrozze con sedili rinnovate	20%	69%	73%	91%
MEDIA	Carrozze climatizzate	36%	65%	77%	92%
	Carrozze con sedili rinnovate	67%	83%	87%	97%
VARIANZA	Carrozze climatizzate	0,0681	0,0473	0,0212	0,0126
	Carrozze con sedili rinnovate	0,1140	0,01404	0,0101	0,0022

LIVELLO DI SERVIZIO / ASSISTENZA AI VIAGGIATORI DIVERSAMENTE ABILI

Per quanto riguarda il livello di servizio, si ricorda che lo schema di Contratto di servizio 2002-03 aveva individuato una serie di indicatori, tratti dalle Carte di servizio regionali adottate da Trenitalia, rappresentativi dell'accessibilità del servizio, quali il numero delle stazioni con possibilità di acquisto di biglietto, il numero delle emettitrici automatiche, il numero dei punti vendita esterni alle stazioni, nonché un indicatore dedicato all'accessibilità per le persone a mobilità ridotta.

Nel caso dell'accessibilità del servizio misurata attraverso indicatori specifici delle diverse possibilità di acquisto del biglietto, la fissazione di un valore assoluto per ciascuno degli indicatori non appare la soluzione migliore per misurare il livello di servizio in realtà territoriali molto diverse tra loro, quando si tratta di definire standard di premio / penalità nell'ambito di un contratto.

Partendo dai valori storici di riferimento dello schema di contratto è possibile costruire un indicatore che, sintetizzi in un unico valore i tre indicatori, in modo da rappresentare meglio l'accessibilità al servizio nelle diverse realtà territoriali servite da Trenitalia. Per il 2005, rispetto alla somma dei valori del 2002, posti a base dello schema di Contratto 2002-03, si propone un obiettivo minimo di aumento del 15% (pari a circa il 5% annuo di incremento dell'indicatore) ovvero, alternativamente, il risultato raggiunto nel 2004 o il valore dichiarato nella Carta dei servizi, qualora questi risultassero superiori al primo. La tabella che segue descrive i valori di riferimento e i valori-obiettivo proposti.

Tabella 8: Livello di servizio DTR

Fattori di qualità e indicatori	Standard per Regione/Prov.					
	Sardegna	Sicilia	V.Aosta	F.V.Giulia	Trento	Bolzano
Livello di servizio:						
1. Staz. con possibilità acquisto biglietto	25	60	7	40	19	13
2. Emettitrici automatiche	15	20	6	36	18	12
3. Punti vendita esterni	80	170	12	45	5	11
Livello di servizio (somma)	120	250	25	121	42	36
> 15%	138	288	29	139	48	41
risultato 2004	121	330	24	145	47	41
obiettivo Carta dei Servizi 2005	151	480	24	138	53	43
obiettivo 2005	151	480	29	145	53	43

Riguardo al tema dell'assistenza alle persone diversamente abili, si sottolinea che per rispondere concretamente e nel miglior modo possibile alle esigenze dei viaggiatori, le Direzioni Regionali di Trenitalia hanno provveduto all'allestimento di centri di accoglienza e alla realizzazione di servizi tali da rendere più agevole l'accesso ai mezzi, con la possibilità di fornire la sedia a rotelle, la guida e l'accompagnamento per la salita e la discesa dal treno.

L'indicatore utilizzato nello Schema di Contratto 2002-03, tratto dalle Carte dei servizi, che misura la percentuale di stazioni dotate di servizio di assistenza sul totale delle stazioni presenziate, può essere adeguato adottando in questo caso il numero assoluto. La tabella successiva dà conto dei risultati raggiunti negli anni 2003 e 2004 e degli obiettivi, coerenti con le Carte di Servizio regionali.

Tabella 9: Numero di stazioni con servizi per viaggiatori diversamente abili.

Regioni	2003		2004		2005	
	n.	%	n.	%	n.	%
Bolzano	1	13%	1	13%	5	62%
Friuli	7	50%	7	50%	7	50%
Sardegna	7	46%	6	46%	6	46%
Sicilia	11	29%	11	30%	16	40%
Trento	2	66%	2	66%	2	66%
Val d'Aosta	1	20%	1	20%	1	20%

In conclusione la tabella a pagina successiva sintetizza gli indicatori proposti per la qualità dei servizi per il 2005 con le relative penalità in continuità con lo schema 2002-03; la tabella riporta per memoria anche i risultati del 2004.

Tabella 10: Riepilogo indicatori di qualità DTR. Risultati 2004 e obiettivi 2005

Fattori di qualità e indicatori (*)	Standard per Regione/Provincia autonoma													
	Sardegna		Sicilia		V.Aosta		F.V.Giulia		Trento		Bolzano			
	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005		
Puntualità														
1) % treni entro 5' di ritardo	95,7%	96%	90,8%	91%	93,8%	94%	89,5%	90%	93,9%	94%	95,5%	96%		
2) % treni entro 15' di ritardo	97,7%	98%	96,8%	97%	97,7%	98%	97,0%	97,5%	98,0%	98,5%	97,7%	98%		
Affidabilità														
Treni soppressi o treni limitati per guasto tecnico escluse cause di forza maggiore (% dei treni programmati)	0,77%	0,5%	0,35%	0,5%	0,26%	0,5%	1,82%	0,5%	0,11%	0,5%	0,37%	0,5%		
Pulizia														
1. pulizia esterna: % treni circolanti senza graffiti	99%	99%	99%	99%	100%	100%	97%	97%	99%	99%	99%	99%		
2. pulizia interna:														
11 - intervento minimo	5.473	17.736	26.754	25.663	7.616	608	13.223	8.583	2.998	3.034	8.628	6.231		
12 - intervento di mantenimento	22.459	14.395	61.927	50.732	2.845	447	7.494	7.924	2.762	1.906	4.283	4.579		
13 - intervento di base	2.585	3.037	4.430	5.839	0	74 (**)	4.519	1.953	0	0	1.130	407		
14 - intervento di fondo	952	320	1.679	709	0	12 (**)	538	241	0	0	138	140		
Comfort del viaggio														
1. Carozze climatizzate	90%	100%	81%	92%	91%	96%	69%	79%	59%	73%	65%	100%		
2. Carozze con sedili rinnovati	90%	100%	83%	92%	73%	91%	98%	100%	91%	100%	100%	100%		
Livello di servizio:														
servizi di biglietteria (n. tot punti vendita)	121	151	330	480	24	29	145	145	47	53	41	43		
Numero stazioni con servizi per viaggiatori diversamente abili	6	6	11	16	1	1	7	7	2	2	1	5		

(*) Il 2004 è il risultato effettivo riportato per memoria

(**) Gli interventi di tipo 13 e 14 in Val d'Aosta sono effettuati in impianti del Piemonte

(*) I servizi interregionali indivisi sono oggetto di monitoraggio sulla base dei parametri delle Carte dei Servizi regionali.

PENALITA'	
Tutte le Regioni / Province autonome	
Fattori di qualità e indicatori	
Puntualità	
1) % treni entro 5' di ritardo	12.000,00 € per ogni punto percentuale di scostamento su base annua
2) % treni entro 15' di ritardo	12.000,00 € per ogni punto percentuale di scostamento su base annua
Affidabilità	
Treni soppressi o treni limitati per guasto tecnico escluse cause di forza maggiore	10.000,00 € per ogni decimo di punto percentuale su base annua.
Pulizia	
1. pulizia esterna	7.000,00 € per ogni punto percentuale di scostamento su base annua
2. pulizia nelle vetture	250,00 € per ogni infrazione riscontrata ai cicli programmati
Comfort del viaggio	
1. Carrozze climatizzate	7.000,00 € per ogni punto percentuale di scostamento su base annua
2. Carrozze con sedili rinnovati	7.000,00 € per ogni punto percentuale di scostamento su base annua
Livello di servizio:	
1. N. totale punti vendita	7.000,00 € per ogni punto percentuale di scostamento su base annua
Numero stazioni con servizi per viaggiatori diversamente abili	7.000,00 € per ogni punto percentuale di scostamento su base annua

C. Servizio viaggiatori notturno per ferrovia

1. Premessa

Per una corretta lettura del quadro generale in cui si colloca il servizio di trasporto viaggiatori notturni, occorre sottolineare i fenomeni che, in questi ultimi anni, hanno inciso sul mercato di riferimento.

L'accresciuta liberalizzazione del trasporto aereo e la grande crescita delle compagnie low cost hanno modificato profondamente le scelte modali sulle lunghe percorrenze a favore del vettore aereo, che, anche grazie ad aggressive politiche di prezzo e ad una propensione alla mobilità aerea che si accresce con l'affacciarsi sul mercato delle generazioni più giovani, hanno fatto registrare tassi di crescita molto elevati.

Accanto a questo fenomeno si pongono ulteriori segni di un'accresciuta dinamica competitiva nel trasporto viaggiatori di media e lunga percorrenza, sia per quanto riguarda il trasporto stradale collettivo, sia per quanto riguarda il trasporto navale.

Per il settore aereo il servizio low cost ha avuto l'effetto di creare nuovi utenti e nuovo traffico; esso è un segmento "marginale" ma in forte crescita, peraltro non in concorrenza coi voli tradizionali. Dalle analisi svolte nel settore emerge che il tipico passeggero low cost è nuovo al trasporto aereo, attratto dai bassi costi, disponibile a spostamenti per divertimento o per ricongiungersi momentaneamente coi parenti lontani.

Attualmente in Europa operano più di 30 compagnie low cost, su almeno 650 rotte, di cui circa il 60% da aeroporti secondari, e circa il 30% con più di due frequenze al giorno. Il sistema low cost offre un servizio essenziale, nel quale si usano preferibilmente aeroporti secondari, meno congestionati (quindi in grado di offrire un alto tasso di puntualità) e con tariffe aeroportuali contrattate con i gestori, il che si traduce in meno spese per il vettore. Nel modello industriale degli operatori low cost grande importanza riveste la semplificazione del processo di manutenzione degli aeromobili, attraverso la scelta di un unico modello, generalmente con bassissima anzianità di servizio; questo fattore si rivela una delle principali fonti di risparmio. Oltre a ciò emergono notevoli risparmi sui costi di gestione e distribuzione, attraverso il ricorso massiccio al canale di vendita web, all'eliminazione della carta d'imbarco ed alla semplificazione delle prenotazioni e, infine, alla limitazione del servizio di ristorazione.

In sintesi il "sistema low cost" si è finora rivelato un approccio molto efficace alla conquista di nuovi segmenti del mercato alla modalità aerea, soprattutto per il suo carattere di sistema di collegamento punto/punto.

Per quanto riguarda il trasporto navale, va sottolineato lo sviluppo del servizio Grandi Navi Veloci. Il servizio, avviato nell'ottobre del 2003, ha riscosso un buon successo, puntando su un'esperienza di viaggio del tipo "crociera"; nel primo semestre 2004 il servizio ha riportato un incremento di traffico del 15,8% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (445.000 passeggeri trasportati). Questo tipo di servizio, pur se offerto su collegamenti e segmenti di mobilità diverse, (il collegamento Roma - Palermo, ad esempio) è in grado di influenzare le preferenze del viaggiatore a favore del mezzo navale grazie ad un livello di comfort più elevato, nonostante i tempi e i costi del servizio su treno risultino inferiori.

Nel complesso si assiste alla crescita di modelli di offerta basati su relazioni di tipo punto / punto, caratteristica che distingue nettamente il modello di offerta, ad esempio, delle compagnie low cost dal tradizionale modello di offerta del sistema ferroviario, che si presenta come un servizio a rete in grado di offrire un numero molto elevato di collegamenti e che mette in relazione tra loro tutte le località del territorio che entrano nel network. Tale diversità non impedisce, naturalmente, che la sovrapposizione, totale o parziale, dei diversi sistemi di offerta

sugli stessi bacini di mercato non abbia riflessi, anche notevoli, sui rispettivi flussi di domanda servita.

Infine, per una completa lettura degli andamenti del servizio ferroviario notturno, insieme alle dinamiche competitive testè esposte, è utile ricordare il contesto economico generale sostanzialmente stagnante, che ha limitato la crescita della domanda di trasporto. Su questo andamento ha naturalmente influito lo shock degli eventi dell'11 settembre 2001, che ha orientato verso un deciso ribasso la domanda di mobilità almeno per la prima metà dell'anno successivo.

L'insieme dei fenomeni sopra descritti ha prodotto un progressivo ridimensionamento del mercato dei servizi ferroviari notturni in Europa, testimoniato dall'abbandono, da parte degli operatori tradizionali, del trasporto notte di massa. Fa eccezione la Germania, con un forte presidio dei servizi di trasporto auto al seguito ed il probabile intero acquisto di City Night Line, che porterebbe la DB a diventare l'unico operatore del centro Europa verso tutto il bacino tedesco, austriaco e svizzero, verso il nord e l'est europeo e, potenzialmente, anche verso l'Italia.

Accanto al ridimensionamento del trasporto notte di massa è importante evidenziare il successo di due prodotti di nicchia specializzati, caratterizzati da servizi di tipo alberghiero (Artesia Notte, alleanza tra Trenitalia e SNCF, ed Elipso, alleanza tra RENFE e SNCF), con una modalità di approccio focalizzata su servizi di gamma più elevata e prezzi proporzionati ai servizi offerti.

I fenomeni penalizzanti evidenziati per l'insieme del mercato europeo hanno influenzato l'andamento del servizio ferroviario notturno anche in Italia. Sulle lunghissime distanze Nord - Sud, infatti, si è riscontrata una consistente perdita di traffico, anche per il segmento regolato dal Contratto di servizio pubblico.

L'andamento della mobilità ferroviaria di lunga e lunghissima percorrenza, e segnatamente del segmento dei servizi notturni regolati da Cds, mostra una consistente diminuzione dei passeggeri trasportati, che sono passati dai 7 miliardi circa di vkm nel 2001 ai circa 5,4 del 2002, fino ad un valore che, per il 2003, si è attestato intorno ai 4,9 miliardi. Per un raffronto con la domanda ferroviaria complessiva di media e lunga percorrenza si osserva che, nello stesso periodo, Trenitalia ha trasportato complessivamente circa 23,8 miliardi di vkm nel 2001, circa 22,7 miliardi di vkm nel 2002 (-5%) e circa 22,3 miliardi di vkm nel 2003 (-2%), mentre le prime valutazioni per il 2004 fanno registrare una domanda in lieve crescita rispetto all'anno precedente.

Preso atto del contesto negativo, Trenitalia ha intrapreso un processo di razionalizzazione dell'offerta, caratterizzato da azioni volte al recupero di quote di mercato, da un lato, e a rendere più efficienti i servizi offerti, dall'altro.

In particolare il 2002 ha fatto registrare una contrazione della produzione regolata dal Contratto di Servizio rispetto al 2001, tradottasi in un volume complessivo di circa 16,8 milioni di trenikm, a fronte dei 19,4 milioni di trenikm dell'anno precedente. La razionalizzazione dell'offerta, proseguita nel 2003 con una intensità molto minore, è stata improntata al criterio del mantenimento della copertura del servizio sulle principali relazioni Nord - Sud. Il perimetro dei servizi sovvenzionati è stato progressivamente limitato a quelli con uno sbilancio economico "strutturale", portando nell'area della responsabilità piena dell'impresa quei servizi, sempre a margine negativo, che, attraverso manovre di riqualificazione commerciale e tariffaria potevano consentire spazi di gestione commerciale alternativi alla decisione tra taglio del servizio o sovvenzionamento. Con questa ottica il cambio di qualificazione di alcuni convogli da Espressi a Intercity Notte operato da Trenitalia e la razionalizzazione delle rotte ha consentito alla Società di guadagnare in efficienza complessiva della produzione e, contestualmente, di ridurre l'impatto sullo sbilancio tra costi e ricavi dei servizi offerti, tenuto conto del livello dello stanziamento a disposizione.

Nel complesso la riorganizzazione del servizio notturno condotta da Trenitalia nel corso degli ultimi anni, effettuata anche sotto la spinta delle trasformazioni in senso competitivo del mercato, ha fatto evolvere l'offerta di mobilità ferroviaria per questo segmento di mercato verso un modello maggiormente rispondente ai bisogni emergenti di mobilità.

La tabella che segue sintetizza i principali dati fin qui commentati, relativi alla produzione complessiva ed alla domanda servita nell'ambito dei servizi regolati dal Contratto di servizio pubblico negli anni 2001, 2002 e 2003.

Tabella 11 Servizio viaggiatori notturno per ferrovia effettuati e domanda servita negli anni 2001-03

Produzione annua	2001	2002	2003
trenikm (mil)	19,4	16,8	16,5
viaggiatori km (mld)	7,1	5,4	4,9

Per quanto riguarda il 2004, possono essere anticipate alcune prime valutazioni qualitative, che confermano in generale il trend negativo per i servizi notturni, ma vedono al contempo una confortante risposta del mercato nel segmento dei servizi sdraiati, dove l'effetto congiunto degli investimenti e delle promozioni commerciali ha prodotto un'inversione nella diminuzione della domanda servita. Permane invece, a fronte della forte concorrenza delle modalità alternative, la riduzione di viaggiatori per i servizi seduti.

Passando ad una valutazione degli andamenti economici del servizio, la successiva tabella contiene una sintesi dei principali risultati, tratti dalle rendicontazioni dei ricavi e dei costi dei servizi soggetti a Contratto di servizio pubblico per gli anni menzionati.

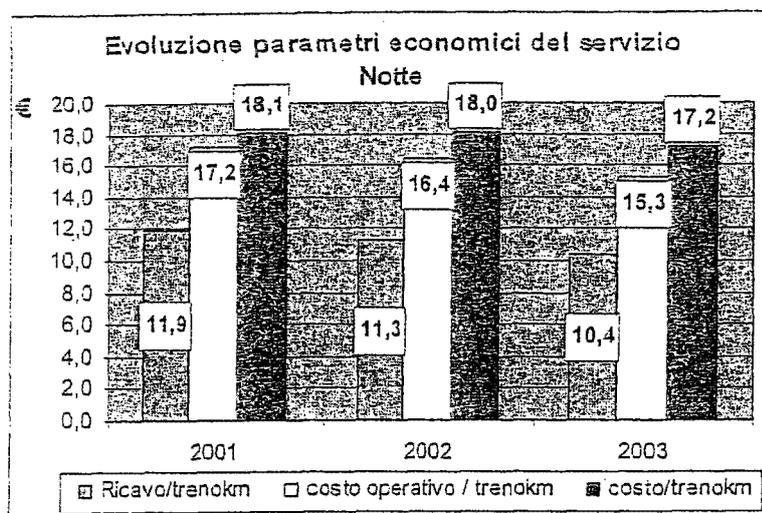
Tabella 12 Servizio viaggiatori notturno per ferrovia - Sintesi rendicontazione 2001-03

<i>migliaia di Euro</i>	2001	2002	2003
RICAVI	232.135	189.067	171.913
TOTALE COSTI	-351.337	-302.536	-284.130
di cui AMMORTAMENTI	-16.859	-27.151	-31.356
DIFFERENZA COSTI/RICAVI	-119.202	-113.469	-112.217
COSTO DEL CAPITALE INVESTITO NETTO	-25.310	-29.095	-28.896
IRAP	-7.713	-6.137	-6.057
RISULTATO DEL NOTTE CdS	-152.225	-148.751	-147.170

Coerentemente con le osservazioni suesposte si osserva una diminuzione in valore assoluto sia dei ricavi che dei costi del servizio, che si conferma anche se commisurata al volume di produzione effettuato (treni*km). Si osserva parallelamente, una differente, seppure non pronunciata, velocità di discesa dei due aggregati, così che la diminuzione dei costi finora osservata non appare in grado di compensare il calo dei ricavi. Tale differenza è essenzialmente da attribuirsi all'incremento della componente ammortamenti; se infatti si considerano i soli costi operativi unitari (costo operativo / treni*km) del servizio si osserva che la loro discesa (rispettivamente -4,7% 2002/03 e -6,6% 2003/04) è simile a quella dei ricavi unitari (ricavo /

vkm) che è, rispettivamente, pari a -5,7% e a -7,4%. Nel grafico che segue sono rappresentati sinteticamente i tre parametri descritti.

Grafico 2: Evoluzione parametri economici del servizio notte.



Un altro fenomeno da mettere in luce riguarda il peso crescente rappresentato dalle componenti riferibili al materiale rotabile. L'apporto degli ammortamenti allo sbilancio del servizio passa da circa l'11% nel 2001, a circa il 18% nel 2002 e al circa il 21% nel 2003. Si tratta di un fenomeno trasversale a tutte le attività di Trenitalia, connesso al forte piano di rinnovo del materiale rotabile che, nel caso specifico del segmento dei servizi notturni implica la graduale sostituzione delle cuccette

tradizionali ("T6") con le cuccette "Comfort" unitamente a programmi restyling e di facelift delle carrozze, che ha interessato finora circa il 37% dei posti seduti offerti.

2. Descrizione del servizio

L'offerta di Trenitalia sul mercato della mobilità viaggiatori di media e lunga percorrenza (ES, IC, Notte e Internazionale) serve tutti i segmenti della clientela, posizionandosi sul mercato con focalizzazioni e caratteristiche diverse. In tale ambito generale, IC e Notte sono i prodotti che si caratterizzano per la maggiore capillarità in termini di reticolo di stazioni servite, rispettivamente circa 210 e circa 260. Il prodotto IC si focalizza su tratte di media percorrenza (percorrenza media intorno ai 500 km), mentre il Notte è orientato prevalentemente a servire tratte di lunga e lunghissima percorrenza (oltre i 1.000 km).

Nell'ambito del servizio Notte, tuttavia, è possibile operare una distinzione tra servizi che necessitano di sostegno pubblico e servizi in cui il mercato esprime differenti soluzioni in grado di soddisfare i relativi bisogni di mobilità a prezzi remunerativi. Si possono infatti descrivere due aree di mercato ragionevolmente distinte, costituite l'una da una mobilità di lungo e lunghissimo raggio, prevalentemente caratterizzata da una elevata sensibilità al prezzo del servizio, cui corrisponde un'offerta di servizi di base - seduti o sdraiati - e l'altra da una mobilità di medio-lungo raggio, che presenta una maggiore disponibilità a pagare a fronte di un'offerta di servizi di qualità più elevata.

La prima tipologia di offerta, rappresentata dagli Espresso Notte e da altre tipologie similari, comunque caratterizzate da lunghissime percorrenze, risponde ad un bisogno diffuso di mobilità di lunga e lunghissima percorrenza, contribuendo al riequilibrio territoriale tra il Nord e il Sud del Paese. Una simile offerta deve parimenti fare fronte agli elevati picchi di stagionalità della domanda che caratterizzano i flussi di mobilità Nord - Sud, mettendo a disposizione per periodi relativamente brevi una notevole capacità di trasporto. Vale la pena da osservare che un'offerta siffatta contribuisce altresì ad alleviare, in corrispondenza dei picchi stagionali di domanda, i fenomeni di congestione dei grandi assi viari nazionali.

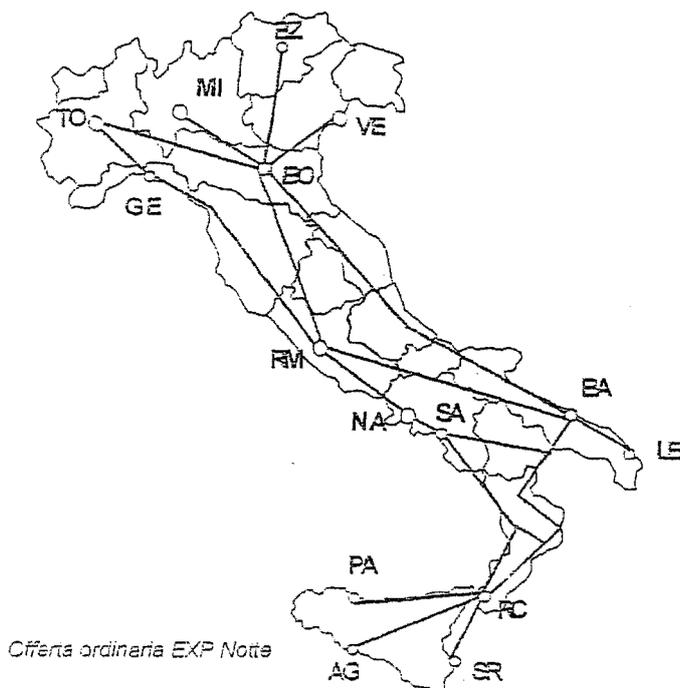
Quanto al prezzo del servizio, va sottolineato che il servizio Notte presenta un prezzo (chilometrico) al pubblico ben più contenuto rispetto agli altri prodotti nel portafoglio di Trenitalia³ e ciò - unito ad una struttura di costo con forte prevalenza di costi fissi e ad una struttura del mercato caratterizzata dall'irrompere di una forte competitività intermodale, contribuisce a determinare una insufficiente redditività sotto il profilo economico, tale da non giustificare il mantenimento del servizio in assenza di un contributo pubblico.

La seconda tipologia di offerta, che corrisponde al prodotto Intercity Notte, riguarda necessità di spostamento di raggio più breve, prevalentemente caratterizzata da una disponibilità a pagare più elevata a fronte dell'offerta di servizi di maggior livello qualitativo.

In termini quantitativi, fatta pari a 100 l'offerta complessiva del servizio Notte in termini di posti offerti nel 2005, l'offerta ordinaria da porre sotto contratto di servizio pubblico è pari al 62% (ICN 38%); se si valuta l'intera offerta 2005 (ordinaria e periodica) le percentuali divengono, rispettivamente, 77% e 33%.

L'offerta di servizi notturni che si propone di porre sotto contratto di servizio pubblico si distribuisce sul territorio nazionale, coprendo in modo omogeneo il territorio lungo i collegamenti tra Nord e Sud (v. grafico, in cui sono rappresentati a titolo esemplificativo, per il 2005, solo i collegamenti con i principali centri del Paese).

L'offerta di mobilità di lunga e lunghissima distanza impone la necessità di prevedere un servizio capace di offrire un buon ristoro notturno. Per tali ragioni i treni notte sono composti da vetture cuccette idonee in particolar modo per i gruppi, le comitive e per tutti coloro che hanno necessità di viaggiare in modo economico, nonché in alcuni casi da vetture letti che offrono un servizio di miglior livello.



Offerta ordinaria EXP Notte

Le articolazioni dell'offerta si riassumono sulla base della seguente tipologia.

1. EXPN (Espresso Notte nazionale) - treno dedicato alle lunghe distanze; è composto di carrozze con posti seduti di prima e seconda classe e cuccette a sei posti o quattro posti. È il treno notte a minor costo, poco accessorizzato ed essenziale, per una clientela a basso profilo di spesa e senza esigenze di sofisticato comfort. questa tipologia rappresenta il 75% dei posti*km offerti complessivi nel 2005 (ordinari e straordinari) e il 62% dei treni*km.
2. TH (Treno Hotel) - si tratta di un treno Espresso a tutti gli effetti, ma con materiale più confortevole

(solo cuccette e vagoni letto), dedicato alle lunghe e lunghissime distanze, per le quali è molto

³ Fatto 100 il prezzo medio a viaggiatore*km ES, il prezzo medio del prodotto IC è 79,5, quello del Notte (IC Notte ed Espresso Notte) 50,7. Nell'ambito di quest'ultimo servizio, poi, i prezzi si differenziano ulteriormente. Ad esempio, nella fascia chilometrica 950-1200, fatto 100 il prezzo del servizio ICN, quello dell'Espresso è pari a 94,7 per la 1^a classe e 89 per la 2^a.

più forte l'esigenza di dormire sdraiati. È utilizzato infatti soprattutto in Sicilia per i collegamenti verso il Nord Italia; rappresenta circa il 23% dei posti*km e il 33% dei treni*km.

3. TAA (Treni Auto al seguito) - sono treni dedicati al trasporto di auto e relativi passeggeri sulle lunghe distanze; è un prodotto non economico dal punto di vista industriale, ma con evidenti vantaggi ambientali, sia per il grosso risparmio di carburante e quindi di inquinamento, sia in termini di decongestionamento stradale nei periodi di grosso traffico stagionale; rappresenta il 2% dei posti*km e il 4,8% dei treni*km. E' il caso di sottolineare che il servizio è a tutti gli effetti un servizio viaggiatori e non merci. Infatti, in primo luogo l'auto è una pertinenza del nucleo familiare analogamente al bagaglio al seguito e non può esser considerata una merce non essendo oggetto di trasporto per compravendita; in secondo luogo si osserva che la scelta modale alternativa all'utilizzo del servizio è un comportamento di mobilità viaggiatori tramite auto privata e in nessun caso un atto di trasporto di merce.

Con riguardo all'offerta che si propone di contrattualizzare vale la pena di approfondire due aspetti relativi ai vantaggi connessi all'offerta di determinati servizi: in primo luogo una valutazione dell'apporto - in termini di minor fabbisogno di contributo - della messa in composizione di carrozze VL (Vagoni Letto) su alcuni treni e, in secondo luogo, una valutazione dell'apporto - in termini di costi esterni evitati - dell'offerta del servizio Auto al seguito.

Per quanto riguarda il primo aspetto è interessante osservare che l'offerta di servizi VL su alcune tratte del network degli Espressi notturni costituisce un'opportunità per diminuire il fabbisogno di risorse necessario a coprire lo sbilancio costi-ricavi dei servizi notturni. L'aggiunta di carrozze VL ai convogli dei treni Espressi, mentre aggrava di una sola quota marginale i costi attivati dalla produzione del convoglio, genera ricavi aggiuntivi che sono in grado di produrre un apporto positivo allo sbilancio costi-ricavi.

La tabella che segue riporta una stima dell'apporto dei servizi VL alla diminuzione del fabbisogno di contributo del servizio notturno offerto nell'ambito del Contratto di servizio nel 2003.

Tabella 13: Stima del conto economico per i Servizi VL

CONTO ECONOMICO 2003	Notte CDS	WL Notte CDS	Notte CDS Netto WL
Ricavi	171.912.890	32.516.533	139.396.358
Costi Commerciali	(88.231.094)	(12.971.297)	(75.259.797)
Costi Industriali	(141.276.695)	(9.831.582)	(131.445.113)
Costi Generali	(23.060.737)	0	(23.060.737)
Ammortamenti	(31.561.467)	(4.086.103)	(27.475.364)
Costi Totali	(284.129.993)	(26.888.981)	(257.241.012)
Differenza Costi/Ricavi	(112.217.102)	5.627.552	(117.844.654)

Si può osservare che senza l'aggiunta dei servizi VL il margine netto dei servizi notturni sarebbe stato peggiore di circa 5,6 milioni di Euro; in questa ottica il contributo dei servizi VL può essere valutato in circa il 4% dello stanziamento previsto nel bilancio dello Stato per i servizi in questione. Una maniera alternativa di valutare il beneficio derivante dall'inserimento delle carrozze VL in composizione, è quella di considerare la maggiore offerta disponibile a parità di risorse stanziata (143,7 milioni di Euro). Facendo riferimento al rapporto tra lo

sbilancio medio costi-ricavi e l'offerta complessiva per l'anno 2003 (pari a circa 8,9 Euro a treno*km) origina un'offerta aggiuntiva di oltre 630 mila treni*km, pari a circa il 3,8% dell'offerta. Se poi la valutazione venisse fatta non sulla base dello sbilancio medio costi-ricavi, ma sulla base dello sbilancio dei servizi marginali, la maggiore offerta disponibile sarebbe circa tripla, attestandosi poco al di sotto dei 2 milioni di treni*km.

In sintesi, l'inserimento di alcuni servizi VL nel novero dei servizi da porre sotto Contratto di servizio presenta due ordini di benefici per la collettività:

- consente di finanziare servizi di base che altrimenti non sarebbero offerti a parità di risorse;
- consente di ampliare la gamma qualitativa dell'offerta, permettendo a ciascuno di selezionare la combinazione qualità / prezzo ritenuta più conveniente.

Per quanto attiene al tema dei vantaggi ambientali, vale la pena premettere una valutazione complessiva dei vantaggi per quanto riguarda l'intera offerta di servizi ferroviari notturni, per poi concentrarsi sulla parte specifica riferita al servizio auto al seguito.

Per affrontare questa valutazione si ricordano in primo luogo le fonti di riferimento che, nel caso specifico sono rappresentate da due studi: i Rapporti degli Amici della Terra sui costi ambientali e sociali del trasporto⁴ e le indagini INFRAS / IWW sullo stesso argomento, condotte su scala europea⁵. In termini di risultati le valutazioni dei due studi, nonostante essi si riferiscano ad ambiti territoriali differenti ed abbiano quindi dovuto affrontare problemi metodologici parzialmente diversi, convergono nell'individuare una forchetta di valori relativi ai benefici netti derivanti dall'utilizzo del trasporto ferroviario, che oscillano tra i 4 e i 6 centesimi di Euro a viaggiatore*km.

Tabella 14: Valori unitari dei costi esterni netti

	€ cent/vkm
Esternalità nette AdT 1997	4,02
Esternalità nette AdT 2001 tot	4,49
Esternalità nette INFRAS '97	5,76
Esternalità nette INFRAS '00	5,92

Partendo dai valori unitari di riferimento si possono valorizzare i vantaggi derivanti dall'offerta di servizi ferroviari notturni, in termini di costi evitati nell'ipotesi che l'offerta fosse effettuata con altre modalità maggiormente

penalizzanti per l'ambiente (strada, aereo). I risultati sono sintetizzati nella tabella che segue, che riporta il valore dei benefici ottenibili valutati con i viaggiatori trasportati nel 2003.

Tabella 15: Stima delle esternalità nette del servizio notturno

NOTTE TOTALE	2003	2005
vkm totali notte cds	4.857.397.169	
postikm offerti		10.278.496.110
esternalità totali AdT '97 (€)	195.171.903	
Esternalità nette INFRAS '00 (€)	287.557.912	
esternalità totali AdT '97 (€)		412.993.538
Esternalità nette INFRAS '00 (€)		608.486.970

Si osserva che l'ammontare effettivo dei vantaggi apportati dai servizi notturni in termini di costi esterni evitati è più che in grado di giustificare, da solo,

lo stanziamento ad essi dedicato nel bilancio dello Stato.

⁴ Rispettivamente, "I costi ambientali e sociali della mobilità in Italia", Franco Angeli, Milano, 1998 e, "Produzione, esercizio e smaltimento dei mezzi di trasporto: i costi ambientali e sociali", Franco Angeli, Milano, 2000.

⁵ Rispettivamente, IWW, INFRAS, "External Costs of Transport. Accident, Environmental and Congestion Cost of Transport in Western Europe", Zurich / Karlsruhe 2000, e, INFRAS "External Cost of Transport. Update study", Zurich / Karlsruhe, October 2004.

Per completare la valutazione è utile offrire anche una visuale dal punto di vista dell'offerta del servizio, che tenga conto non solo del beneficio effettivamente registratosi, ma di quello potenzialmente messo a disposizione da parte di Trenitalia. In tal caso i valori dovranno fare riferimento al numero di posti*km offerti (nel caso specifico riferiti stavolta all'offerta 2005) giungendo ai risultati esposti di seguito. Si osserva che, in relazione all'offerta del 2005, il valore dei benefici apportati è valutabile in un intorno tra i 412 e i 608 milioni di Euro.

Tabella 16: Stima delle esternalità nette del servizio auto al seguito

NOTTE TAA	2003	2005
vkm totali TAA cds	118.837.279	
esternalità totali AdT '97 (€)	4.774.923	
Esternalità nette INFRAS '00 (€)	7.035.167	
postikm offerti totali		191.628.362
esternalità totali AdT '97 (€)		7.699.694
Esternalità nette INFRAS '00 (€)		1.834.399

Per quanto riguarda il servizio di trasporto notturno con auto al seguito la valutazione può seguire le stesse fasi, ricordando che la tipologia di offerta messa a disposizione

fa fronte ad una tipologia di domanda con caratteristiche di stagionalità particolari, che acquiscono drammaticamente i problemi di congestione stradale in coincidenza dei periodi di afflusso / deflusso estivo e invernale nel nostro Paese.

L'esercizio porta ad una valutazione in termini di benefici effettivi (legati ai vkm trasportati) che oscilla tra i 4,7 e i 7 milioni di Euro, mentre in relazione all'offerta del 2005 la valutazione oscilla tra i 7,7 e gli 11,3 milioni di Euro.

Per concludere la descrizione dei servizi è utile sottolineare alcuni aspetti migliorativi dell'offerta rispetto al 2004.

In primo luogo si sottolinea la prossima adozione di un nuovo regime contrattuale per l'accompagnamento di Vagoni Letto e Cuccette Comfort svolti da Wagon-lits Italia per i treni nazionali e Artesia e Wasteels per i treni internazionali. Il nuovo strumento, fondato su una gara per due lotti con validità dal 12 dicembre 2004 per 3 anni, più proroga, strutturata in due lotti (treni notte Nazionali / treni notte Internazionali) sarà in grado di offrire un netto miglioramento della qualità dei servizi di assistenza a bordo.

Inoltre si segnala un aumento dell'offerta del servizio di trasporto delle auto al seguito per circa 16.000 posti auto, attraverso il potenziamento dell'offerta sulle relazioni Bologna - Villa San Giovanni, Torino - Villa San Giovanni, Torino - Napoli e Venezia - Villa San Giovanni.

Infine, ad ulteriore completamento della gamma di offerta, è stato lanciato il nuovo servizio di trasporto moto al seguito, che viene offerto sui principali collegamenti nazionali (dove viene già offerto il servizio auto al seguito). Tale servizio, nel colmare un segmento del mercato precedentemente non esplorato, mira ad acquisire quote aggiuntive di clientela al mezzo ferroviario.

Nel complesso, la produzione programmata per l'anno 2005 (Orario 12/12/04- 10/12/05) prevede un totale di circa 17.116.000 treni*km di cui circa 14.400.000 ordinari e 2.700.000 periodici. La tabella che segue rappresenta in dettaglio l'offerta complessiva e le sue articolazioni.

Tabella 17: Offerta del servizio viaggiatori notturno per ferrovia

Orario 12 dic 04 - 10 dic 05					
Treno	Categoria	Origine	Destino	Tkm	ord / per
305	Exp N	TORINO P.NUOVA	SIRACUSA	537963	ord
306	Exp N	NAPOLI CENTRALE	TORINO P.NUOVA	312875	ord
307	Exp N	MESSINA CENT.	PALERMO C.LE	81212	ord
308	Exp N	PALERMO C.LE	MESSINA CENT.	81212	ord
309	Exp N	TORINO P.NUOVA	NAPOLI CENTRALE	312875	ord
310	Exp N	SIRACUSA	TORINO P.NUOVA	537963	ord
323	Exp N	MILANO CENTRALE	AGRIGENTO CENTR.	546740	ord
324	Exp N	NAPOLI CENTRALE	MILANO CENTRALE	309499	ord
325	Exp N	VILLA S.GIOVANNI	REGGIO CAL CLE	5086	ord
327	Exp N	CATANIA CENTRALE	SIRACUSA	29860	ord
328	Exp N	BENEVENTO	CASERTA	21255	ord
330	Exp N	SALERNO	MILANO CENTRALE	330353	ord
333	Exp N	MILANO CENTRALE	SALERNO	311264	ord
334	Exp N	AGRIGENTO CENTR.	MILANO CENTRALE	546105	ord
336	Exp N	SIRACUSA	CATANIA CENTRALE	29860	ord
337	Exp N	MILANO CENTRALE	NAPOLI CENTRALE	299749	ord
338	Exp N	REGGIO CAL CLE	VILLA S.GIOVANNI	5086	ord
339	Exp N	CASERTA	BENEVENTO	21255	ord
376	Exp N	PALERMO C.LE	MESSINA CENT.	29245	p
377	Exp N	ROMA TERMINI	SIRACUSA	108057	p
378	Exp N	SIRACUSA	ROMA TERMINI	108057	p
379	Exp N	MESSINA CENT.	PALERMO C.LE	29020	p
390	Exp N	REGGIO CAL CLE	LAMEZIA T. C.LE	81454	ord
391	Exp N	ROMA TERMINI	REGGIO CAL CLE	37134	p
392	Exp N	REGGIO CAL CLE	ROMA TERMINI	37134	p
393	Exp N	LAMEZIA T. C.LE	REGGIO CAL CLE	81454	ord
394	Exp N	REGGIO CAL CLE	ROMA TERMINI	239806	ord
395	Exp N	ROMA TERMINI	REGGIO CAL CLE	252322	ord
398	Exp N	REGGIO CAL CLE	ROMA TERMINI	8221	ord
900	Exp N	BARI C.LE	TORINO P.NUOVA	132228	p
901	Exp N	TORINO P.NUOVA	LECCE	410867	ord
903/904/905	Exp N	BARI C.LE	REGGIO CAL CLE	209828	ord
906	Exp N	LECCE	TORINO P.NUOVA	410867	ord
907	Exp N	TORINO P.NUOVA	BARI C.LE	132228	p
908/909/910	Exp N	REGGIO CAL CLE	BARI C.LE	209828	ord
923	Exp N	MILANO CENTRALE	LECCE	366995	ord
924	Exp N	LECCE	BOLZANO	381371	ord
925	Exp N	BOLZANO	LECCE	381371	ord
926	Exp N	LECCE	MILANO CENTRALE	366995	ord
951	Exp N	ROMA TERMINI	LECCE	233251	ord
953	Exp N	METAPONTO	CROTONE	69221	ord
954	Exp N	CROTONE	METAPONTO	69221	ord
958	Exp N	LECCE	ROMA TERMINI	230332	ord
981/982/983/984	Exp N	BARI C.LE	VILLA S.GIOVANNI	213135	ord
985/986/987/988	Exp N	VILLA S.GIOVANNI	BARI C.LE	213135	ord
1576	Exp N	BARI C.LE	VENEZIA S.LUCIA	18484	p
1579	Exp N	VENEZIA S.LUCIA	BARI C.LE	18484	p

1594	Exp N	REGGIO CAL CLE	BOLZANO	66755	p
1595	Exp N	BOLZANO	REGGIO CAL CLE	64974	p
1600/1601	TAA	S.CANDIDO	ROMA TIBURTINA	57618	p
1602/1603	TAA	ROMA TIBURTINA	S.CANDIDO	56898	p
1606	TAA	ROMA TIBURTINA	CALALZO PC.CORT.	44317	p
1607	TAA	CALALZO PC.CORT.	ROMA TIBURTINA	42923	p
1616	Exp N	BARI C.LE	MILANO CENTRALE	48414	p
1617	Exp N	MILANO CENTRALE	BARI C.LE	48413	p
1626	Exp N	REGGIO CAL CLE	MILANO CENTRALE	54145	p
1626	Exp N	SALERNO	MILANO CENTRALE		p
1628	Exp N	REGGIO CAL CLE	MILANO CENTRALE	54904	p
1629	Exp N	MILANO CENTRALE	REGGIO CAL CLE	72685	p
1631	Exp N	MILANO CENTRALE	SALERNO	53136	p
1631	Exp N	MILANO CENTRALE	REGGIO CAL CLE		p
1632	Exp N	REGGIO CAL CLE	MILANO CENTRALE	72780	p
1633	Exp N	MILANO CENTRALE	REGGIO CAL CLE	55257	p
1641/1642/1643	Exp N	MILANO CENTRALE	CROTONE	34970	p
1644/1645/1646	Exp N	CROTONE	MILANO CENTRALE	36177	p
1653	TAA	MI.P.GARIBALDI	BRINDISI MARIT.	30550	p
1654	TAA	BRINDISI MARIT.	MI.P.GARIBALDI	30596	p
1662	Exp N	REGGIO CAL CLE	TORINO P.NUOVA	45794	p
1663	Exp N	TORINO P.NUOVA	REGGIO CAL CLE	65420	p
1664	Exp N	REGGIO CAL CLE	TORINO P.NUOVA	67231	p
1665	Exp N	TORINO P.NUOVA	REGGIO CAL CLE	47102	p
1666/1668	Exp N	NAPOLI CENTRALE	TORINO P.NUOVA	48681	p
1671/1673	Exp N	TORINO P.NUOVA	NAPOLI CENTRALE	48681	p
1681	TAA	VENEZIA MESTRE	VILLA S.GIOVANNI	31995	p
1682	TAA	VILLA S.GIOVANNI	VENEZIA MESTRE	32137	p
1685	TAA	MI.S.CRISTOFORO	VILLA S.GIOVANNI	17942	p
1686	TAA	VILLA S.GIOVANNI	MI.S.CRISTOFORO	17817	p
1689	TAA	TORINO P.NUOVA	VILLA S.GIOVANNI	19377	p
1690	TAA	VILLA S.GIOVANNI	TORINO P.NUOVA	19377	p
1910	TH	NAPOLI CENTRALE	MILANO CENTRALE	260801	ord
1911	TH	MILANO CENTRALE	NAPOLI CENTRALE	245206	ord
1920	TH	PALERMO C.LE	MILANO CENTRALE	528689	ord
1921	TH	MILANO CENTRALE	PALERMO C.LE	532289	ord
1922	TH	SIRACUSA	MESSINA CENT.	64657	ord
1923	TH	MESSINA CENT.	SIRACUSA	64657	ord
1924	TH	PALERMO C.LE	ROMA TERMINI	319789	ord
1925	TH	ROMA TERMINI	PALERMO C.LE	319789	ord
1926	TH	SIRACUSA	MESSINA CENT.	64657	ord
1927	TH	MESSINA CENT.	SIRACUSA	64657	ord
1930	TH	SIRACUSA	VENEZIA S.LUCIA	492943	ord
1931	TH	VENEZIA S.LUCIA	SIRACUSA	500875	ord
1932	TH	PALERMO C.LE	MESSINA CENT.	81887	ord
1933	TH	MESSINA CENT.	PALERMO C.LE	81887	ord
1934	TH	REGGIO CAL CLE	VILLA S.GIOVANNI	5128	ord
1935	TH	VILLA S.GIOVANNI	REGGIO CAL CLE	5128	ord
1936	TH	PALERMO C.LE	MESSINA CENT.	81887	ord
1937	TH	MESSINA CENT.	PALERMO C.LE	81887	ord
1938	TH	SIRACUSA	ROMA TERMINI	302560	ord

1939	TH	ROMA TERMINI	SIRACUSA	302560	ord
1940	TH	PALERMO C.LE	TORINO P.NUOVA	559663	ord
1941	TH	TORINO P.NUOVA	PALERMO C.LE	559663	ord
1942	TH	SIRACUSA	MESSINA CENT.	64657	ord
1945	TH	MESSINA CENT.	SIRACUSA	64657	ord
1990	Exp N	PALERMO C.LE	MESSINA CENT.	17547	p
1991	Exp N	MILANO CENTRALE	SIRACUSA	112722	p
1992	Exp N	SIRACUSA	MILANO CENTRALE	110363	p
1993	Exp N	MESSINA CENT.	PALERMO C.LE	17547	p
9686	TAA	VILLA S.GIOVANNI	TORINO P.NUOVA	56950	p
9687	TAA	TORINO P.NUOVA	VILLA S.GIOVANNI	56836	p
9688	TAA	VILLA S.GIOVANNI	MI.S.CRISTOFORO	56109	p
9689	TAA	MI.S.CRISTOFORO	VILLA S.GIOVANNI	56145	p
9786	TAA	PALERMO C.LE	TORINO P.NUOVA	45830	p
9787	TAA	TORINO P.NUOVA	PALERMO C.LE	46228	p
9788	TAA	PALERMO C.LE	MI.S.CRISTOFORO	45257	p
9789	TAA	MI.S.CRISTOFORO	PALERMO C.LE	45655	p
9792	TAA	CATANIA CENTRALE	MESSINA CENT.	2847	p
9793	TAA	MESSINA CENT.	CATANIA CENTRALE	2847	p
9794	TAA	CATANIA CENTRALE	MESSINA CENT.	2847	p
9795	TAA	MESSINA CENT.	CATANIA CENTRALE	2847	p
TOTALE				17.116.276	100,0%
TOTALE ORDINARI				14.400.557	84,1%
TOTALE PERIODICI				2.715.719	15,9%
TOTALE EXPN				10.643.755	62,2%
TOTALE TH				5.650.575	33,0%
TOTALE TAA				821.946	4,8%

3. Metodologia di determinazione della compensazione

Il Conto Economico della Gestione Operativa del Nette CdS è basato sulla metodologia di analisi e rendicontazione dei costi e ricavi del business della Divisione Passeggeri.

Tale business è analizzato in base a 3 viste:

- nature di costo/ricavo
- processi industriali, commerciali e generali
- prodotti/brand

Ciascuna delle viste esprime una versione del Conto Economico della Divisione fino a rappresentare la differenza tra costi e ricavi caratteristici.

I macro-processi della Divisione sono i seguenti:

- Distribuzione e vendita: vendita diretta e indiretta, Club Eurostar.
- Assistenza: assistenza a terra e informazione, auto al seguito.
- Bordo: scorta, cuccettisti, ristorazione, welcome drink, vl, mt, altri costi a bordo.

- Formazione treno: gestione parco, manutenzione, manovra, pulizia.
- Produzione treno: condotta, energia (compreso gasolio per trazione), pedaggio, traghettamento, assicurazione, gestione treno.
- Generali: marketing e supporto.

Nei singoli processi confluiscono quelle nature di costo e di ricavo coerenti con l'attività descritta dal processo stesso, determinandone il valore che, a sua volta, viene declinato sui prodotti/brand in base a due modalità:

- attribuzione diretta per quelle quote riconducibili in modo specifico ad una particolare tipologia di prodotto/brand (es. il Contratto di manutenzione specifico per il Brand Eurostar);
- attribuzione tramite driver per tutte le altre, ove la declinazione sui prodotti/brand avviene in base a quelle grandezze fisiche che esprimono l'attività tipica del processo.

Per quanto riguarda, infine, la determinazione del valore del Capitale investito netto, si ricorda che il tasso del WACC utilizzato è il medesimo dei servizi regionali, vale a dire 6,736%; mentre per ulteriori dettagli si rimanda alle certificazioni dei servizi contenute nelle relazioni di rendicontazione dei servizi per gli anni 2001, 2002 e 2003.

I dati economico-patrimoniali rendicontati sono ottenuti dai sistemi informativo/contabili aziendali e in particolare:

- SAP CO⁶ e SAP FI⁷ per la parte contabile;
- SIPAX⁸, FTV⁹, CTV¹⁰, M80¹¹ (ore scorta), TV80¹² (ore condotta) ecc. per la parte gestionale.

4. Qualità del servizio

Analogamente ai servizi regionali, anche per il servizio viaggiatori notturno il sistema di monitoraggio della qualità utilizzato da Trenitalia consente la valutazione congiunta dei risultati di performance (qualità erogata) e di quelli di customer satisfaction (qualità percepita). Si tratta di un sistema articolato, che riguarda una serie di aspetti specifici del servizio, che forniscono una visione complessiva e dettagliata dei molteplici elementi che incidono sulla qualità dei servizi ferroviari.

Proprio sulla base di questa disponibilità di dati, nello Schema di Contratto di Servizio 2004-2005, in linea con il contenuto dello schema 2002-03, sono stati considerati una serie di parametri per la definizione degli obiettivi di qualità per il periodo di validità del Contratto stesso.

⁶ Sistema di contabilità analitica

⁷ Sistema di contabilità generale

⁸ Sistema di vendita dei titoli di viaggio

⁹ Sistema di rilevazione dei viaggiatori a bordo treno

¹⁰ Composizione treni viaggiatori

¹¹ Sistema di rilevazione delle ore di scorta del personale di bordo

¹² Sistema di rilevazione delle ore di condotta del personale di macchina

Per quanto riguarda i servizi notturni sono stati individuati alcuni fattori di qualità, per la cui valutazione sono stati utilizzati specifici indicatori di qualità erogata, integrati - sulla base delle indicazioni del CIPE - da indicatori di qualità percepita (Customer Satisfaction).

Risultati di qualità erogata

In base all'analisi degli indicatori individuati nello Schema 2002-03, l'andamento della qualità erogata dei servizi notturni per il medesimo periodo evidenziano il raggiungimento degli obiettivi fissati, con una sola eccezione che riguarda il parametro "Regolarità" nell'anno 2002. Nella Tavola 1 sono riportati i risultati in dettaglio per il periodo 2002-03 e per i primi sei mesi del 2004, che confermano il raggiungimento di livelli qualitativi adeguati, simili a quelli riscontrabili sugli altri servizi offerti da Trenitalia in regime di rischio di impresa.

La stessa tavola riporta gli obiettivi che si propongono per il 2005, che proseguono la tendenza di miglioramento tenendo conto dei livelli di qualità raggiunti.

Tabella 18: Standard di qualità erogata previsti nello Schema di Contratto di Servizio 2002-2003 e risultati conseguiti

Fattori della Qualità	Denominazione (abbreviata)	Indicatori	2002		2003		2004		2005	
			Standard	Risultato	Standard	Risultato	Risultato (*)	Standard	Risultato (*)	Standard
Puntualità	Ritardo treni in CSP nella fascia 30'	Calcolo Numero treni in ritardo entro 30' / Numero treni effettuati (a)	89%	89,33%	90%	90,43%	93,1%	91%		
	Ritardo treni in CSP nella fascia 60'		95%	94,99%	95,25%	96,8%	95,5%			
Regolarità	Treni soppressi (1), limitati (2) o giunti a destinazione con notevole ritardo	[Numero treni soppressi (1) + N. limitati (2) + N. giunti con ritardo superiore a 2 ore] / Numero treni programmati x 100 (b)	1,90% (Max)	2,93%	1,85%	1,32%	1,23%	1,80%		
Pulizia	Interventi di pulizia effettuati durante il viaggio	Numero treni medio giornaliero, calcolato su base mensile, provvisti di personale per almeno il 10% del tempo di viaggio previsto OD / Numero medio giornaliero, su base mensile, di treni in CSP x100 (c)	33%	46,29%	40%	42,14%	39,48%	45%		

(1) Treni programmati che non circolano per l'intero percorso

(2) Treni che circolano parzialmente sul percorso programmato

(a) Esclusione dal conteggio di: Treni in ritardo, superiore a 15', per cause che hanno generato la maggior parte del ritardo (superiore al 50%) non imputabili né a Trenitalia né al GI

(b) Esclusione dal conteggio di: Treni per i quali sono state identificate cause esterne relative ad interruzioni di linea di durata superiore alle 72 ore consecutive, ovvero per cause di sciopero

(c) Esclusione dal conteggio di: Servizi di antenna afferenti al treno principale

(*) Risultati dei primi 6 mesi

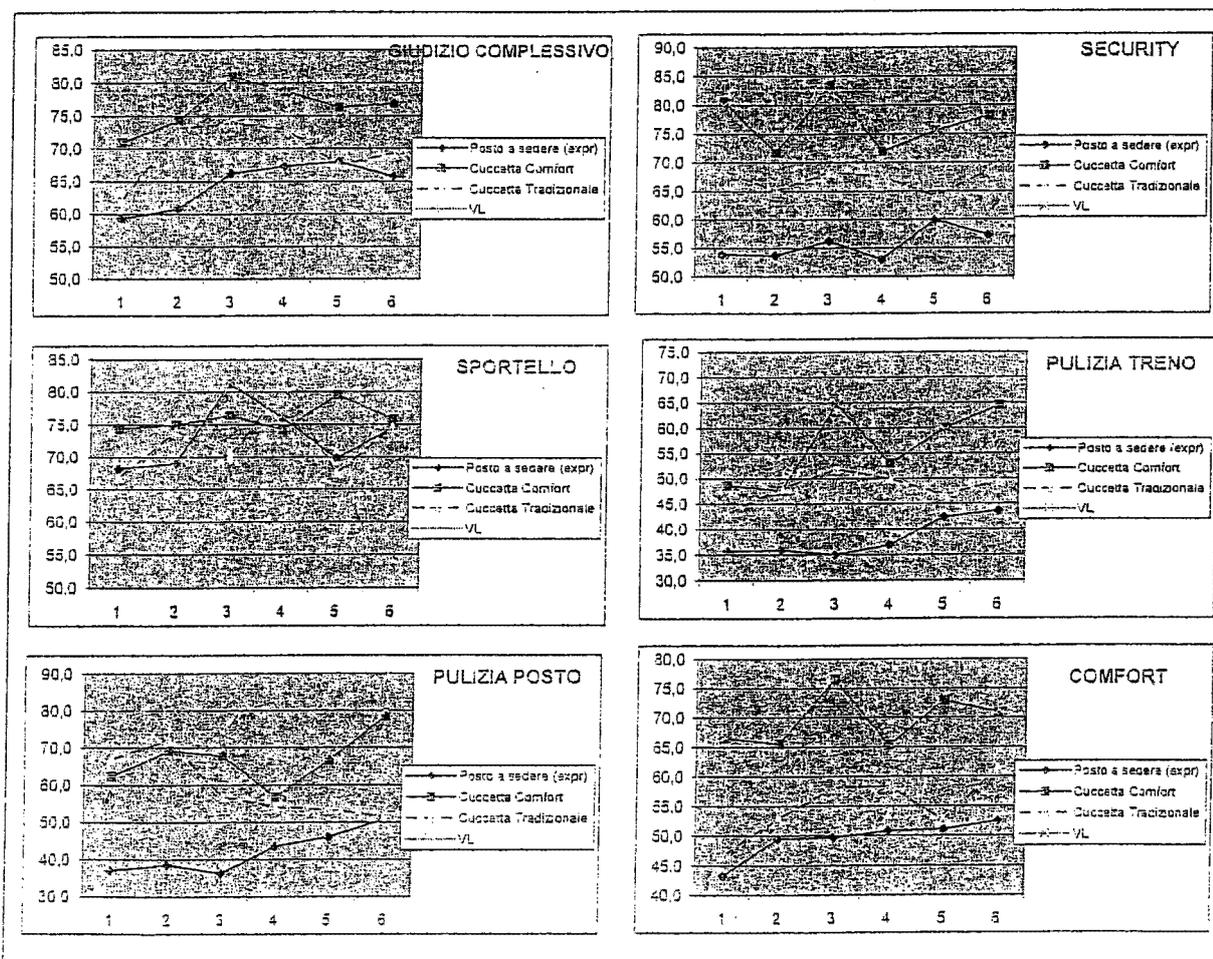
Risultati di qualità percepita

Dall'analisi dei risultati delle 6 indagini di qualità percepita condotte tra il 2002 e il 2004 (v. Tabella 16), si può affermare che il livello rilevato di soddisfazione della clientela mostra un trend di moderata crescita. Al di là della rappresentatività dei risultati puntuali di ciascuno strato, su cui si dirà più oltre, si osserva infatti un miglioramento di un rilevante numero di indicatori.

Infatti i risultati in termini di valori medi annuali (media delle rilevazioni luglio - novembre di ciascun anno) presentano percentuali di incremento positive per il 79,2% dei casi (19 su 24). Il trend è confermato se si analizzano tutte le osservazioni, in tal caso gli incrementi positivi tra la prima e l'ultima osservazione passano all'87,5% dei casi (21 su 24).

Tuttavia, come appare anche da una sintetica rappresentazione grafica dei risultati (v. grafico

Grafico 3 Risultati di customer satisfaction luglio 2002 - novembre 2004



2), gli andamenti presentano una notevole variabilità, soprattutto con riferimento ad alcuni strati rappresentativi di alcune tipologie di servizi. Ciò è confermato anche dal valore assunto dalla varianza delle osservazioni (v. Tabella 17) che presenta livelli sistematicamente e significativamente più elevati per gli strati riferiti alle Cuccette Tradizionali e alle Cuccette Comfort.



Tabella 19 Risultati di customer satisfaction luglio 2002 - novembre 2004

Contratto servizio - notte

fattori di qualità	indicatori (strati)	lug-02		nov-02		2002		lug-03		nov-03		2003		lug-04		nov-04		2004	
		risultato DEFINITIVO LUGLIO	risultato DEFINITIVO NOVEMBRE	MEDIA ANNO (aritmetica semplice)	risultato DEFINITIVO LUGLIO	risultato DEFINITIVO NOVEMBRE	MEDIA ANNO (aritmetica semplice)	risultato DEFINITIVO LUGLIO	risultato DEFINITIVO NOVEMBRE	MEDIA ANNO (aritmetica semplice)	risultato DEFINITIVO LUGLIO	risultato DEFINITIVO NOVEMBRE	MEDIA ANNO (aritmetica semplice)	risultato DEFINITIVO LUGLIO	risultato DEFINITIVO NOVEMBRE	MEDIA ANNO (aritmetica semplice)	risultato DEFINITIVO LUGLIO	risultato DEFINITIVO NOVEMBRE	MEDIA ANNO (aritmetica semplice)
Condizion complessivo	Posto a sedere (expr)	59,3	60,8	60,1	66,2	67,3	66,0	66,0	66,0	67,3	66,0	66,0	66,0	65,7	66,0	66,0	65,7	66,0	66,0
	Cuccetta Comfort	71,0	74,3	72,7	81,0	78,7	79,9	79,9	79,9	78,7	78,7	79,9	76,3	76,9	76,3	76,6	76,9	76,6	76,6
	Cuccetta Tradizionale	62,0	73,1	67,6	73,9	73,0	73,9	73,9	73,9	73,0	73,0	73,9	67,5	69,3	67,5	68,4	69,3	68,4	68,4
	VL	75,9	80,8	78,4	80,0	79,1	79,6	79,6	79,6	79,1	79,1	79,6	74,5	77,9	74,5	76,2	77,9	76,2	76,2
Security	Posto a sedere (expr)	53,9	53,7	53,8	56,2	53,0	56,2	54,6	56,2	53,0	53,0	54,6	59,9	57,3	59,9	59,6	57,3	59,6	59,6
	Cuccetta Comfort	80,6	71,7	76,2	83,5	71,9	83,5	77,7	83,5	71,9	71,9	77,7	75,6	78,2	75,6	76,9	78,2	76,9	76,9
	Cuccetta Tradizionale	60,6	65,1	66,9	60,3	67,5	67,9	67,9	60,3	67,5	67,5	67,9	64,1	60,5	64,1	66,3	60,5	66,3	66,3
	VL	79,9	82,4	81,2	81,9	83,3	82,6	81,9	81,9	83,3	83,3	82,6	75,4	82,5	75,4	79,0	82,5	79,0	79,0
Sportello	Posto a sedere (expr)	60,2	69,0	60,6	81,2	76,0	81,2	78,6	81,2	76,0	76,0	78,6	69,0	74,5	69,0	72,2	74,5	72,2	72,2
	Cuccetta Comfort	74,4	75,0	74,7	76,4	74,2	76,4	75,3	76,4	74,2	74,2	75,3	79,5	75,0	79,5	77,7	75,0	77,7	77,7
	Cuccetta Tradizionale	66,8	74,0	70,4	70,0	80,8	75,4	75,4	70,0	80,8	80,8	75,4	67,5	74,6	67,5	71,1	74,6	71,1	71,1
	VL	65,3	66,3	65,8	81,4	76,5	81,4	79,0	81,4	76,5	76,5	79,0	71,5	77,5	71,5	74,5	77,5	74,5	74,5
Pulizia treno	Posto a sedere (expr)	35,7	35,9	35,8	35,0	36,9	35,0	35,0	35,0	36,9	36,9	35,0	42,3	43,6	42,3	43,0	43,6	43,0	43,0
	Cuccetta Comfort	48,6	47,6	48,1	64,6	53,0	64,6	58,9	64,6	53,0	53,0	58,9	60,0	64,5	60,0	62,3	64,5	62,3	62,3
	Cuccetta Tradizionale	43,0	44,1	45,6	51,8	49,9	51,8	50,9	51,8	49,9	49,9	50,9	46,7	49,5	46,7	48,1	49,5	48,1	48,1
	VL	61,4	68,8	65,1	64,9	62,7	64,9	63,0	64,9	62,7	62,7	63,0	59,6	71,2	59,6	69,4	71,2	69,4	69,4
Pulizia posto	Posto a sedere (expr)	37,1	38,6	37,9	36,3	43,5	36,3	39,9	36,3	43,5	43,5	39,9	46,0	50,8	46,0	48,4	50,8	48,4	48,4
	Cuccetta Comfort	62,4	69,2	65,9	67,8	56,7	67,8	62,3	67,8	56,7	56,7	62,3	66,7	70,4	66,7	72,6	70,4	72,6	72,6
	Cuccetta Tradizionale	67,0	72,3	68,7	56,8	54,0	56,8	56,4	56,8	54,0	54,0	56,4	53,4	51,5	53,4	52,5	51,5	52,5	52,5
	VL	70,9	81,1	80,0	70,0	76,4	73,2	73,2	70,0	76,4	76,4	73,2	68,5	80,3	68,5	74,4	80,3	74,4	74,4
Comfort	Posto a sedere (expr)	43,3	49,5	46,4	49,7	50,8	49,7	50,3	49,7	50,8	50,8	50,3	51,1	52,5	51,1	51,8	52,5	51,8	51,8
	Cuccetta Comfort	66,5	65,5	66,0	76,5	65,3	76,5	70,9	76,5	65,3	65,3	70,9	72,9	70,8	72,9	71,9	70,8	71,9	71,9
	Cuccetta Tradizionale	46,7	52,9	49,8	58,1	58,4	58,1	58,3	58,1	58,4	58,4	58,3	52,6	61,4	52,6	57,0	61,4	57,0	57,0
	VL	66,7	71,4	69,1	72,9	71,3	72,9	72,1	72,9	71,3	71,3	72,1	67,9	71,4	67,9	69,7	71,4	69,7	69,7

Tabella 20: Varianza dei risultati dell'indagine di Customer Satisfaction sulla qualità del servizio notturno per ferrovia

Servizi notte		
fattori di qualità	indicatori (strati)	VARIANZA STRATI 2000-04
Giudizio complessivo	Posto a sedere (expr)	10,1
	Cuccetta Comfort	19,4
	Cuccetta Tradizionale	43,6
	VL	47,6
Security	Posto a sedere (expr)	9,5
	Cuccetta Comfort	37,6
	Cuccetta Tradizionale	60,2
	VL	72,2
Sportello	Posto a sedere (expr)	19,0
	Cuccetta Comfort	42,7
	Cuccetta Tradizionale	63,4
	VL	70,1
Pulizia treno	Posto a sedere (expr)	10,3
	Cuccetta Comfort	76,2
	Cuccetta Tradizionale	31,8
	VL	75,5
Pulizia posto	Posto a sedere (expr)	74,2
	Cuccetta Comfort	76,0
	Cuccetta Tradizionale	55,9
	VL	28,0
Comfort	Posto a sedere (expr)	19,3
	Cuccetta Comfort	37,4
	Cuccetta Tradizionale	36,8
	VL	4,9

Alla luce dei risultati, che mantengono pienamente il loro valore conoscitivo e rappresentativo di un fenomeno complesso come quello della percezione della qualità dei servizi, appare utile concentrare l'indagine sui soli treni inclusi nel Contratto di servizio, evitando di prendere in considerazione gli altri servizi notturni (ICN), per avere una migliore rappresentatività dei risultati.

Una simile operazione comporta una diminuzione delle osservazioni campionarie disponibili, riducendo la robustezza dei risultati e rendendo necessario una diversa articolazione degli indicatori, ottenuta attraverso il compartamento delle osservazioni di ciascuno strato per ottenere una significatività adeguata dei risultati.

Ai fini della determinazione di obiettivi di qualità da inserire nello schema contrattuale questo orientamento si traduce in una rielaborazione dei risultati delle indagini effettuate che possa consentire di identificare standard affidabili per i servizi offerti.

Tabella 21: Risultati dell'indagine di Customer Satisfaction per i treni compresi nel Contratto di servizio 2004-05

SERVIZI VIAGGIATORI NOTTURNI: OBIETTIVI DI CUSTOMER SATISFACTION PER IL CONTRATTO DI SERVIZIO PUBBLICO 2004-05									
Fattori della qualità (Solo treni Notte Cds)	RISULTATI								
	Luglio 2002	Novembre 2002	media 2002	Luglio 2003	Novembre 2003	media 2003	Luglio 2004	Novembre 2004	media 2004
Giudizio complessivo sull'intero viaggio	58,4	62,3	60,4	68,4	68,5	68,4	69,7	68,4	69,0
Servizio di biglietteria	82,4	83,9	85,1	79,7	77,8	78,8	81,4	74,9	78,2
Sicurezza personale e patrimoniale a bordo	49,7	55,5	52,6	60,3	56,7	58,8	64,3	62,3	63,5
Pulizia del posto/letto/lenzuola)	37,2	45,0	41,1	44,2	45,6	45,4	51,5	56,6	54,2
Pulizia e condizioni igieniche del treno	32,3	37,3	35,0	41,7	38,8	40,3	49,9	56,8	52,3
Comfort del treno	39,9	50,1	44,9	52,5	53,8	53,1	55,8	57,0	56,4

La ricostruzione dei dati dell'indagine sui soli servizi inclusi nel Contratto (v. Tabella 18) porta alla serie illustrata nella tavola suesposta da cui emerge con evidenza un trend positivo della qualità percepita per ciascun indicatore considerato. Emerge parallelamente che il livello degli indicatori non è omogeneo ma alcuni di essi si collocano in un'area (tra il 50% e il 60% dei soddisfatti) che non è valutabile in senso pienamente positivo.

Seguendo questa linea di ragionamento gli obiettivi di qualità che vengono proposti per il 2005 prevedono una crescita più elevata (1 punti percentuali) per i 3 indicatori con un risultato raggiunto nel 2004 inferiore al 60% e la crescita di mezzo punto percentuale degli altri tre indicatori, come riassunto nella tabella seguente.

Tabella 22: Obiettivi di Customer Satisfaction per il Contratto di servizio 2004-05

SERVIZI VIAGGIATORI NOTTURNI: OBIETTIVI DI CUSTOMER SATISFACTION PER IL CONTRATTO DI SERVIZIO PUBBLICO 2004-05		
Fattori della qualità (Solo treni Notte Cds)	OBIETTIVI	
	media 2004	2005
Giudizio complessivo sull'intero viaggio	69,0	69,5
Servizio di biglietteria	78,2	78,7
Sicurezza personale e patrimoniale a bordo	63,5	64,0
Pulizia del posto/letto/lenzuola)	54,2	55,2
Pulizia e condizioni igieniche del treno	52,8	53,8
Comfort del treno	56,4	57,4

D. Agevolazioni per determinate categorie di viaggiatori

1. Natura delle agevolazioni

La presente relazione si chiude con la proposta relativa alle agevolazioni contemplate per determinate categorie di viaggiatori, regolate dalla normativa vigente. Esse, come è noto, sono disciplinate dal Decreto Ministeriale 1/T del 1990, all'articolo 2, che le distingue in concessioni e carte di libera circolazione.

L'articolo 1 del medesimo decreto, che disciplinava le gratuità tariffarie, è stato abrogato dal decreto interministeriale 118/T del 20.11.2001. L'abrogazione dell'articolo 1, peraltro, ha fatto seguito alla contrattualizzazione delle gratuità in parola tra Trenitalia e le Amministrazioni interessate.

Precisamente, l'articolo 2 del DM 1/T 90 prevede determinate agevolazioni (art. 2 p.2) che si riferiscono alle concessioni indirizzate alla tutela di categorie deboli quali: indigenti inviati in luoghi di cura, ciechi con o senza accompagnatore, mutilati e invalidi di guerra o per servizio, detenuti internati e corrigendi minorenni. A tali concessioni sono poi da aggiungere speciali concessioni, contemplate per il personale della Croce Rossa Italiana e per i funzionari FAO e i loro familiari.

Oltre a suddette agevolazioni lo stesso articolo norma anche in merito alle carte di libera circolazione concesse al personale dipendente FS passato ad altre amministrazioni e loro familiari (art.2 p.4).

Anche per quel che riguarda le agevolazioni, la base dell'offerta 2004-2005 si basa sulla ricognizione delle agevolazioni 2002-2003, rappresentata dalla seguente tabella:

Tabella 23: Ricognizione agevolazioni 2002-03

Tipologia di agevolazione	ONERE 2002	ONERE 2003
Riduzioni tariffarie di cui all'art.2 punto 2 del DM 1/T90	€ 1.688.252	€ 1.710.527
Riduzioni tariffarie di cui all'art.2 punto 4 del DM 1/T90	€ 1.857.200	€ 1.421.372
TOTALE	€ 3.545.452	€ 3.131.899

Ai fini della programmazione futura in materia di agevolazioni, il CIPE, pur riconoscendo i presupposti di merito sociale ha sollecitato una sostanziale revisione dell'intero sistema tuttora in vigore. A tal proposito si ricorda che Trenitalia ha provveduto a mantenere l'impegno di trasformare tali obblighi in specifiche convenzioni con le amministrazioni direttamente interessate, nei limiti di quanto consentito dalla disponibilità e dall'interesse di queste ultime.

In particolare, si evidenziano gli atti stipulati con il Ministero dell'Interno, per il trasporto agevolato degli elettori, e con le Amministrazioni interessate al trasporto dei militari e personale equiparato; tali tipologie agevolative non rientrano più nel perimetro degli obblighi tariffari.

Infine si ricorda che, dal punto di vista strettamente legislativo, lo stesso CIPE ha ritenuto la revisione dell'intera materia subordinata all'emanazione del regolamento governativo derivata dall'art. 38 della legge 166 del 1 agosto 2002. In attesa della pubblicazione di tale atto

Trenitalia si attiene alla vigente legislazione e propone la contrattualizzazione delle agevolazioni sopra descritte che vengono stabilmente erogate ai soggetti aventi diritto.

2. Metodologia di calcolo della compensazione

La quantificazione dell'onere oggetto di compensazione deriva dal seguente calcolo:

Per le vendite effettuate mediante il sistema di emissione elettronico Sipax:

- a) sono stati individuati il numero dei biglietti ed i relativi introiti realizzati in base ai prezzi ridotti applicati per effetto dell'obbligo tariffario (art.4, sub a, del DPR 411/59);
- b) sono state determinate le somme che sarebbero state riscosse qualora detti biglietti fossero stati venduti a prezzo intero;
- c) è stato quantificato l'onere lordo per lo Stato mediante il calcolo della differenza tra l'introito a prezzo intero e quello a prezzo ridotto;

Considerato tuttavia che i biglietti ferroviari vengono venduti anche manualmente e che i dati di vendita delle macchine di emissione elettronica non risultano completi per problematiche connesse alla trasmissione dei dati, ai fini della determinazione dell'onere lordo complessivo si è proceduto nel modo seguente:

- 1) per tener conto delle vendite manuali l'importo relativo alle sole vendite del sistema elettronico Sipax è stato incrementato del coefficiente C1 (1,110776) pari al rapporto esistente per l'anno in considerazione riscontrato tra gli introiti di biglietteria totali e gli introiti di biglietteria elettronica Sipax;
- 2) per tener conto della non completezza dei flussi di vendita informatizzata l'importo relativo alle vendite del sistema elettronico è stato incrementato del coefficiente C2 (1,062061) pari al rapporto esistente per l'anno in considerazione tra tutte le macchine Sipax installate sulla rete di vendita e quelle per le quali è stato acquisito il dato di vendita dei biglietti di viaggio nell'anno 2002.

Infine è stato determinato l'onere netto oggetto della compensazione da parte dello Stato, applicando i coefficienti di riduzione prestabiliti dal DPR 411/59. Si ricorda che tali percentuali di riduzione sono state definite per legge per tener conto, in base al grado di elasticità della domanda di traffico per ciascun settore, delle contrazioni di traffico che si verificherebbero qualora la vendita avvenisse a prezzo intero.

In merito al calcolo del valore commerciale delle CLC di I e II classe, esso è stato fissato originariamente nel 1998 sulla base di un prezzo a tariffa ordinaria n.1 e a tariffa 1. bis serie A. (supplementi Intercity) di 144 viaggi di corsa semplice in I classe per una percorrenza media di 450 km, con arrotondamento matematico alle 100.000 lire: il valore di riferimento all'1/1/1998 così calcolato era di 12 milioni di lire.

Tale prezzo corrispondeva ad un prezzo di mercato al quale le CLC di I classe venivano vendute a soggetti terzi, mentre per il valore delle CLC di II classe, in mancanza di un

corrispondente prezzo di mercato, si è proceduto al calcolo del rapporto tra la I e la II classe pari, nel 1998, a 1.66.

Ai prezzi così determinati sono stati applicati gli aumenti tariffari FS a partire dal 2000 secondo la tabella seguente (gli arrotondamenti sono alle 100.000 lire superiori):

Tabella 24: Determinazione del valore unitario delle CLC

Anno	% Aumento Tariffario	CLC I classe	CLC II classe
1998	Prezzo base	12.000.000	7.300.000
2000	3,0%	12.300.000	7.600.000
2001	6,9% ⁽¹⁾	13.200.000	8.200.000
	valore in €	6.817,23	4.234,95

(1) L'aumento dell'1,7% relativo all'anno 2000, avvenuto successivamente, è stato applicato contestualmente a quello dell'anno 2001 (5.2%).

Allo stato attuale, la Società ha preso atto di quanto previsto dalla Legge Finanziaria 2003, all'art. 75 comma 6, in merito alla "valorizzazione fiscale" delle tessere di libera circolazione. Tali benefit sono stati valorizzati come "l'importo corrispondente all'introito medio per passeggero/chilometro, desunto dal Conto Nazionale dei trasporti e stabilito con DM, per una percorrenza media convenzionale di 2.600 km per nucleo familiare". Pertanto applicando tale percorrenza media per nucleo familiare al valore dell'introito medio per passeggero chilometro del 2000 (ultimo dato disponibile) pari a 90,4 lire, la valorizzazione ai soli fini fiscali del benefit concesso al dipendente ad ai suoi familiari è pari a euro 130.

In merito a quanto suddetto, va sottolineato che fino ad aprile 2004 i costi inerenti l'utilizzo gratuito del servizio ferroviario sono stati interamente sostenuti da Trenitalia anche se il personale appartiene (o è appartenuto) a società diverse. Tale situazione legata al processo di societizzazione, non è apparsa più giustificabile e, in considerazione del fatto che ogni Società debba farsi carico dei costi inerenti i benefit attribuiti ai propri dipendenti (anche in quiescenza) Trenitalia ha stipulato con le restanti Società del Gruppo una Convenzione relativa al servizio di trasporto gratuito per i titolari di CLC. Proprio in tale ambito va contemplato il suddetto valore di 130 euro, non assimilabile quindi ad un prezzo commerciale ma, piuttosto, ad un contributo forfetario riconosciuto a Trenitalia sulla base delle prestazioni intersocietarie disciplinate dalla stessa Convenzione.

Non pare superfluo ricordare che rimane comunque nella determinazione delle parti e nel rispetto della natura patrizia del Contratto di servizio, la possibile rivisitazione del contenuto dell'obbligo di servizio e della relativa quantificazione del contributo.

Roma,

Per l'esame e la conseguente deliberazione da parte del CIPE Ti invio lo schema di Contratto di Servizio 2004-2005 (all. 1) da stipulare con la Società Trenitalia -relativo al trasporto ferroviario di passeggeri-, unitamente alla nota di accompagnamento che ne illustra struttura e contenuti (all. 2), nonché alla Relazione predisposta dalla citata Società (all. 3).

Ti faccio inoltre presente che, diversamente dai precedenti contratti ed in conformità con quanto evidenziato dall'Agenzia delle Entrate in specifico parere dello scorso mese di marzo, ai corrispettivi spettanti alla Società in virtù del contratto va applicata l'imposta sul valore aggiunto. Per far fronte a tale obbligo, le risorse stanziare in bilancio devono essere adeguate di conseguenza, come già rappresentato dai miei Uffici con la nota 289 del 6 maggio scorso (all. 4). Ciò, al fine di scongiurare il rischio di dover drasticamente ridurre i servizi che lo Stato può commissionare all'impresa ferroviaria.

Cordiali saluti.

Pietro Lunardi

Prof. Domenico Siniscalco
Ministro dell'economia e delle finanze
Via XX Settembre 97
ROMA



*Presidenza
Consiglio dei Ministri*
CONFERENZA UNIFICATA

Parere, ai sensi dell'art.9, comma 3, del d.lgs. 28 agosto 1997, n.281, sullo schema di contratto di servizio tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Trenitalia S.p.a. per il 2004-2005.

Repertorio Atti n. 907/00 del 26 gennaio 2006

LA CONFERENZA UNIFICATA

Nell'odierna seduta del 26 gennaio 2006

VISTO il regolamento CEE n. 1191 del 16 giugno 1969 relativo all'azione degli Stati membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile, come modificato dal regolamento CEE n. 1893 del 20 giugno 1991;

VISTA la legge 14 luglio 1993, n. 238, riguardante disposizioni in materia dei contratti di programma e di servizio delle Ferrovie dello Stato S.p.A.;

VISTO il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422; con quale sono state conferite alle Regioni e agli enti locali le funzioni e i compiti in materia di trasporto pubblico locale;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 16 novembre 2000 che individua e trasferisce alle regioni le risorse per l'esercizio delle funzioni e dei compiti loro conferiti in materia di trasporto pubblico locale;

VISTO lo schema di contratto di servizio 2004/2005 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Trenitalia S.p.A., predisposto per regolare i rapporti relativi ai servizi ferroviari delle Regioni a Statuto speciale e nelle Province Autonome, nonché i servizi di trasporto notturno e le agevolazioni tariffarie passeggeri, nel testo trasmesso dal predetto Ministero (nota prot. n. 5530 FS del 24 novembre 2005);

CONSIDERATE le risultanze dell'incontro tecnico di 12 dicembre 2005, nel corso del quale i rappresentanti delle regioni hanno manifestato il loro avviso favorevole allo schema di contratto in oggetto, con la richiesta di prevedere il coinvolgimento delle regioni stesse nella programmazione del servizio viaggiatori notturno (art. 3), di essere ammesse al recupero dell'IVA, di poter avere diritto ai titoli di viaggio nominativi per l'espletamento delle funzioni di vigilanza (art. 12, comma 3);





*Presidenza
del Consiglio dei Ministri*
CONFERENZA UNIFICATA

PRESO ATTO che l'esame dello schema di contratto in esame, già iscritto all'o.d.g. della Seduta del 15 dicembre 2005, è stato in questa sede rinviato;

CONSIDERATI gli esiti dell'odierna seduta di questa Conferenza, nel corso della quale i rappresentanti dell'ANCI, dell'UPI e dell'UNCHEM si sono espressi positivamente sullo schema di contratto in esame e le Regioni, nell'esprimere parere favorevole, hanno consegnato un documento che riporta le richieste già espresse in sede tecnica e che, allegato al presente atto, ne costituisce parte integrante (All. sub.A), consegnando altresì un ordine del giorno sul tema dello stato dei servizi del trasporto ferroviario (All. sub.B);

CONSIDERATO che il rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha preso atto delle osservazioni formulate dalle Regioni;

ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

sullo schema di contratto di servizio tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Trenitalia S.p.A. -Periodo 2004-2005-.

IL SEGRETARIO
Dott. Riccardo Carpino

Riccardo Carpino



IL PRESIDENTE
Sen. Prof. Enrico La Loggia

Enrico La Loggia



CONFERENZA DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME

SCHEMA DI CONTRATTO DI SERVIZIO TRA IL MINISTERO DELLE
INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI E TRENITALIA S.P.A. - PERIODO
2004/2005.

Punto 10) O.d.g. Conferenza Unificata

LA CONFERENZA DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME

OSSERVATO PRELIMINARMENTE:

- che il contratto di servizio in parola regola - per il periodo 2004/2005 e, decorso tale periodo, comunque fino a quando non interverrà un nuovo contratto di servizio a disciplinare le prestazioni di cui si tratta - le seguenti attività:

- a) servizi di trasporto regionale di viaggiatori per le Regioni a statuto speciale e per le Province autonome;
- b) servizi di trasporto notturno di viaggiatori;
- c) agevolazioni tariffarie per determinate categorie di viaggiatori;

- che, per quanto concerne il trasporto regionale di interesse delle singole Regioni a statuto speciale e delle Province autonome, vanno salvaguardate le rispettive volontà di tali enti all'attuazione del trasferimento in loro favore delle competenze in materia di trasporto ferroviario, inclusi i contratti di servizio, ancora rimaste in capo allo Stato e delle relative risorse;

- che, in relazione alle funzioni di vigilanza regolate dall'articolo 12 del contratto di servizio in argomento, i funzionari e i dirigenti delle Regioni a statuto speciale e delle Province autonome, in quanto direttamente interessate ai servizi di trasporto regionale di viaggiatori effettuato sui loro rispettivi territori, devono essere posti nelle stesse condizioni in cui si trovano i funzionari e i dirigenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per le stesse finalità e devono pertanto avere le stesse possibilità di ottenere i titoli di viaggio nominativi previsti dall'articolo 12, comma 3;

- che, in virtù della competenza generale delle Regioni in materia di trasporto, per quanto concerne i servizi di trasporto notturno di viaggiatori, il programma di esercizio che deriverà dal contratto deve tener conto degli interessi delle Regioni medesime relative alle esigenze di mobilità delle rispettive popolazioni;

- che, sempre in relazione ai servizi di trasporto notturno di viaggiatori, il programma di esercizio che deriverà dal contratto deve tener conto altresì degli interessi che le Regioni hanno per i rispettivi programmi di esercizio per il trasporto di interesse regionale e locale.

All. A

26/1/06
Consegna
P. [signature]



- che vanno pertanto valutate e regolate con le Regioni interessate le possibili interferenze, nelle ore di punta del mattino e della sera, fra il traffico dei treni notturni ed il traffico dei treni del trasporto regionale che servono in larga parte lavoratori e studenti;

- che, sotto il profilo generale, la posizione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nella sua qualità di committente dei servizi di trasporto di cui si tratta, appare differente rispetto a quella delle singole Regioni, nella loro qualità di committenti dei servizi di trasporto ferroviario di rispettiva competenza, per quanto concerne, in particolare la disponibilità di risorse aggiuntive - rispetto a quelle stanziare per il pagamento dei corrispettivi per i servizi resi da Trenitalia - destinate al pagamento dell'IVA sui predetti corrispettivi;

- che, in particolare, le Regioni hanno reiteratamente chiesto (da ultimo con proposte di emendamento da inserire nel disegno di legge finanziaria 2006), e finora non ottenuto, lo stanziamento di risorse aggiuntive per quanto indicato sopra, mentre il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, fa affidamento su risorse aggiuntive rispetto allo stanziamento attuale per far fronte al pagamento dell'IVA;

ESPRIME

- parere favorevole sullo schema di contratto di servizio tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Trenitalia S.p.A. - Periodo 2004/2005, con le seguenti osservazioni:

1a) Si chiede al Governo di procedere, secondo le richieste formulate dalle Regioni a statuto speciale e dalle Province autonome, all'attuazione del trasferimento in loro favore delle competenze in materia di trasporto ferroviario ancora rimaste in capo allo Stato e delle relative risorse, inclusi i contratti di servizio, entro il termine del 30 giugno 2006;

1b) Il rilascio di titoli di viaggio nominativi di cui all'articolo 12 del contratto di servizio in argomento, in materia di vigilanza, deve essere esteso, alle stesse condizioni, ai dirigenti ed ai funzionari di area D in servizio presso la competente struttura della Regione a statuto speciale o della Provincia autonoma interessata, indicati dal vertice amministrativo della struttura medesima. Si chiede al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di impegnarsi ad ottenere da Trenitalia S.p.A. un espresso impegno in tal senso nei confronti delle Regioni a statuto speciale ed alle Province autonome e a documentare ai predetti Enti territoriali l'intesa intervenuta al riguardo tra il Ministero e Trenitalia S.p.A. medesimi;

2a) Deve essere preventivamente concordato con le Regioni interessate il programma di esercizio del servizio di trasporto notturno di viaggiatori affinché le Regioni possano soddisfare le esigenze di mobilità delle rispettive popolazioni. Si chiede al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di impegnarsi ad ottenere da Trenitalia S.p.A. un espresso impegno in tal senso nei confronti delle Regioni e a documentare alle Regioni stesse l'intesa intervenuta al riguardo tra il Ministero e Trenitalia S.p.A. medesimi;

2b) Devono inoltre essere preventivamente valutate e regolate con le Regioni interessate le possibili interferenze fra il traffico dei treni notturni ed il traffico dei treni del trasporto regionale. Si chiede al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - previo espresso riconoscimento della prevalenza dell'interesse pubblico al servizio di trasporto



regionale rispetto all'interesse pubblico al servizio di trasporto notturno - di impegnarsi ad ottenere da Trenitalia S.p.A. un espresso impegno in tal senso nei confronti delle Regioni e a documentare alle Regioni stesse l'intesa intervenuta al riguardo tra il Ministero e Trenitalia S.p.A. medesimi;

3) Ferme restando le reiterate richieste di risorse aggiuntive per adeguamento all'inflazione, per i maggiori servizi resi e per il recupero dell'IVA sui corrispettivi (da ultimo con proposte di emendamento da inserire nel disegno di legge finanziaria 2006), le Regioni, nella loro qualità di committenti del servizio ferroviario, non possono comunque trovarsi - in relazione alla disponibilità di risorse per il recupero dell'IVA sui corrispettivi - in una posizione deteriore rispetto a quella che riveste lo Stato nella sua qualità di committente del trasporto ferroviario di propria competenza. Vanno pertanto accolte tutte le richieste delle Regioni in materia. Si ribadisce la richiesta al Governo di impegnarsi formalmente in tal senso.

Roma, 15 dicembre 2005





All. B

26/10/06
Consiglio di Stato
P. Conz



CONFERENZA DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME

STATO DEI SERVIZI DI TRASPORTO FERROVIARIO DI INTERESSE REGIONALE. PRIME DETERMINAZIONI DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME A SEGUITO DEL CONFRONTO AVVIATO CON IL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO.

La Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, sulla scorta delle prime attività svolte dalla Commissione Infrastrutture, Mobilità e Governo del Territorio (Audizione dei vertici di Ferrovie dello Stato, Trenitalia e Rete Ferroviaria Italiana del 18 gennaio scorso) ha assunto le seguenti prime determinazioni sullo stato dei servizi di trasporto ferroviario di interesse regionale:

1. Denuncia dello stato di "grave crisi" del servizio ferroviario di interesse locale, regionale e interregionale, che rappresenta la quota più rilevante del servizio prodotto dal gruppo FS ed ha forte valenza sociale in quanto destinato alla soddisfazione di esigenze primarie di mobilità (lavoratori pendolari, studenti e anziani).

Le Regioni rappresentano il principale cliente del gruppo FS dal momento che sono committenti di un servizio che ha una produzione di 173,3 Ml di treni*Km/anno che impegna 7.822 treni/giorno, con corrispettivi pari a 1.433,6 M€/anno; mentre la produzione dei servizi lunga percorrenza e notte è pari rispettivamente a 74 e 16 di treni*Km/anno che impegnano complessivamente 448 treni/giorno con corrispettivi, riconosciuti limitatamente al servizio notte, per circa 140 M€.

Il servizio di trasporto regionale e locale è utilizzato ogni giorno da oltre 1.600.000 persone mentre gli utilizzatori del servizio lunga percorrenza e notte sono 200.000/giorno.

2. Impegno di Rfi e Trenitalia a riservare le giuste priorità al servizio di trasporto regionale e locale nei termini che saranno concordati in sede di Tavolo tecnico congiunto con le Regioni e presso ciascuna Direzione regionale.
3. Integrazione dei contratti di servizio tra Regioni e Trenitalia con convenzioni tra Regioni e Rfi, che definiscano la riserva delle tracce nelle fasi orarie di interesse per il trasporto locale, le modalità della regolazione della circolazione dei treni regionali e interregionali con particolare riguardo alla circolazione nei passanti urbani e l'accesso ai grandi nodi. Rfi

assume impegni puntuali e nei casi di eventi che determinano danno alla circolazione in termini di interruzioni del traffico, soppressioni, ritardi oltre un limite stabilito, fatte salve le cause di forza maggiore, scatteranno azioni sanzionatorie.

Trasferimento, secondo le richieste formulate dalle Regioni a statuto speciale e dalle Province autonome, delle competenze in materia di trasporto ferroviario ancora rimaste in capo allo Stato e delle relative risorse, inclusi i contratti di servizio, entro il termine del 30 giugno 2006.

4. Istituzione di un Tavolo Tecnico Regioni-Rfi-Trenitalia cui affidare i seguenti obiettivi:
- a) Omogeneizzare i Contratti di servizio Regione-Trenitalia per pervenire alla stesura di un Contratto di servizio tipo, che, sulla base delle capacità reali attuali di Rfi e di Trenitalia, stabilisca i livelli quantitativi e qualitativi standard dei servizi da offrire e, sulla base dei piani di adeguamento e potenziamento di Rfi e di Trenitalia, definisca il trend di crescita degli stessi in un tempo dato con particolare riferimento alla quantità dei servizi, alla puntualità, al livello della pulizia e del comfort, al livello di informazione agli utenti;
 - b) Analizzare e definire per ciascuna Direzione Regionale di Rfi e Trenitalia in relazione all'attuale livello dei servizi, così come previsto dai singoli contratti di servizio:
 - il materiale rotabile, suddiviso per tipologia, necessario e quello disponibile;
 - il personale, suddiviso per professionalità, necessario e quello disponibile;
 - i piani di manutenzione del materiale rotabile con la indicazione degli impianti e delle risorse umane ed economiche necessari e di quelli disponibili;
 - i piani di manutenzione della rete con la indicazione delle risorse umane ed economiche necessarie e di quelle disponibili;
 - il programma di ammodernamento della rete con la indicazione delle risorse economiche necessarie e di quelle disponibili, nonché dei tempi di attuazione;
 - il programma di potenziamento e restyling del materiale rotabile con la indicazione delle risorse necessarie e di quelle disponibili, nonché dei tempi di attuazione.
 - c) Analizzare lo sviluppo del trasporto ferroviario regionale ed interregionale conseguente agli interventi di potenziamento ed ammodernamento delle reti ed alla progressiva attivazione della rete AV/AC, definendo per ciascuna Regione alle scadenze 2010 e 2015:
 - l'incremento dei servizi in termini di treni*Km;
 - l'incremento del materiale rotabile occorrente, suddiviso per tipologie;



- l'incremento di personale occorrente, diretto e indiretto, suddiviso per professionalità;
 - l'incremento dei costi dei servizi, dei ricavi e dei corrispettivi di servizio.
- d) Sviluppare l'analisi finanziaria per:
- l'aggiornamento dei costi del servizio e la determinazione dei corrispettivi del servizio attualizzati al 2006;
 - la determinazione dei nuovi valori di pedaggio corrispondenti al programma di incremento dei servizi;
 - la determinazione delle risorse occorrenti:
 - ✓ per il restyling del materiale rotabile vetusto;
 - ✓ per la sostituzione del materiale rotabile obsoleto;
 - ✓ per il potenziamento del parco rotabile in connessione all'incremento dei servizi;
 - ✓ per il restyling di vecchie stazioni e per la costruzione di nuove stazioni;
 - ✓ per la realizzazione di un moderno ed efficiente sistema di informazione all'utenza;
 - ✓ per le nuove risorse umane occorrenti in relazione all'incremento dei servizi
 - la individuazione dei canali interni alle Regioni, a Rfi e a Trenitalia per il reperimento delle risorse e la quantificazione delle stesse;
 - la determinazione della entità di risorse integrative a carico dello Stato; differenziate in risorse per le infrastrutture, per il materiale rotabile, per l'esercizio.
- e) Riscontrare i programmi ed i piani di Rfi per l'ammodernamento ed il potenziamento degli impianti di controllo della circolazione e di sicurezza per conseguire la omogeneizzazione e la compatibilità delle reti regionali con la rete nazionale a garanzia della piena interoperabilità tra dette reti.
5. Traduzione dei risultati dei lavori del Tavolo in un documento congiunto Regioni-Rfi-Trenitalia da sottoporre al Governo, ai Presidenti di Camera e Senato e ai Presidenti delle Commissioni Trasporto quale proposta per il superamento dell'emergenza e per lo sviluppo del trasporto ferroviario regionale.



6. Individuazione di alcune innovazioni organizzative/societarie inerenti al gruppo FS da introdurre in relazione alle nuove competenze e funzioni delle Regioni in materia di trasporto ferroviario ed in relazione al nuovo scenario conseguente al processo di liberalizzazione del settore e all'apertura al mercato. Le Regioni avvertono la necessità di un interlocutore che abbia elevato grado di autonomia e potestà decisionale per definire le iniziative e le attività sul territorio, la qual cosa richiede la presenza di Direzioni Regionali RFI e Trenitalia organizzate in forma societaria per aree territoriali.

7. Le Regioni e Province autonome, anche in considerazione dell'esiguità delle risorse finanziarie a disposizione del settore, manifestano infine grande preoccupazione per le recenti iniziative tendenti ad operare sostanziali riforme negli assetti organizzativi del gruppo FS e per la pianificazione delle priorità degli investimenti. Esse ribadiscono con forza la necessità che, sulla materia, le scelte siano precedute da un confronto sostanziale che le coinvolga per l'individuazione di soluzioni condivise.

Roma, 26 gennaio 2006

